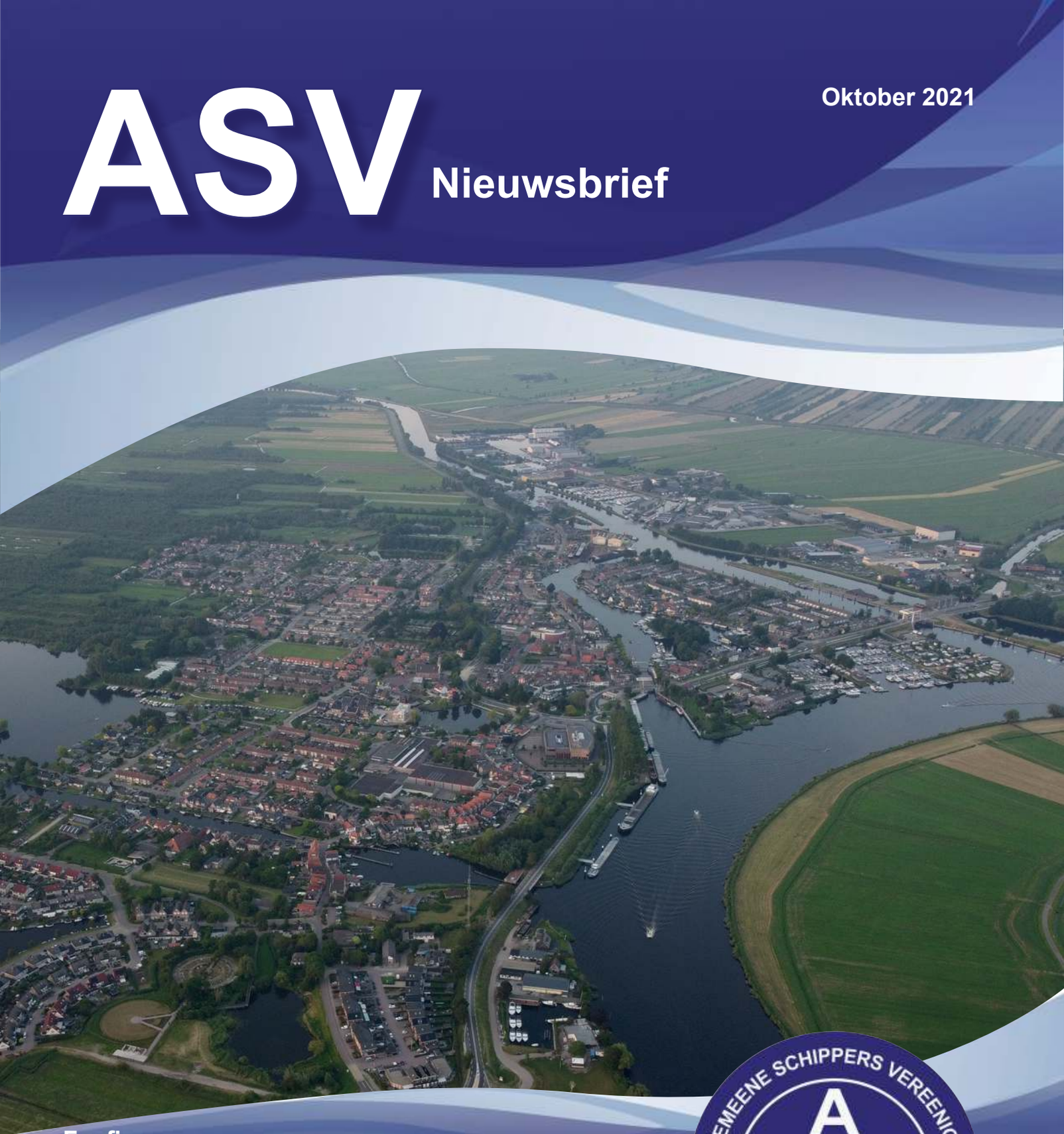
ASV Nieuwsbrief

Oktober 2021



Fosfine
Nautisch - Technisch
Biobrandstof
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

NIEUW ADRES

kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331CD Zwijndrecht

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Penningmeester
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

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

INHOUD

Voorwoord
4 Juridisch groen

Aankondiging
5 Feest 75 jaar ASV

Ledenvergadering 2 oktober 2021
6 Verslag vergadering
9 Ochtendrede
10 Jaaroverzicht

Nautisch technisch
13 Bezwaar voorgenomen plannen bouw windplan Blauw
15 Noorder en Zuidersluis nog niet Beter Bediend
15 Verruiming bedientijden op Hoofdvaarweg Lemmer
16 Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam Zaandam
17 Zoutwaterindringing Parksluizen

Ligplaatsen
18 Havengeldsysteem Rotterdam
19 Website haven Amsterdam
19 Tweede proefperiode langer liggen

Zaanstad
20 Overleg Zaanstad
21 Verkeersbesluit Zaandam
21 Autosteiger Zaandam

Ministerie I&W
23 Overleggen met ministerie I&W
24 Klacht ASV naar aanleiding van het OTNB
25 Verslag overleg RWS

Fosfine
26 Met de met fosfine besmette schepen wordt behoorlijk gesold
26 Sandra Beckerman (SP) stelt vragen over fosfine
27 Schriftelijke vragen fosfine Tom Berendsen

CDNI
28 Wie kent het CDNI akkoord?

Europa
29 Digitalisering in Europa
30 Moeten wij dit wel willen?
33 Proefproject innovatie
33 Een vergroeningsfonds in Europa?
34 Vraag aan mevrouw Nagtegaal betreffende fosfine

CCR
36 Versoepeling omgaan met verlopen certificaten
39 Economische overwegingen

Rijnvaartcommissaris
40 Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven
40 Vacature Rijnvaartcommissaris
41 Is er nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris

Biobrandstof
43 ASV najaarsvergadering bespreekt ……
45 Onderzoek NEN
46 Enquêtevragen schippers
47 Kamervragen over NEN onderzoek

Politiek
48 Commissiedebat toezicht en handhaving
51 Begroting binnenvaart
54 Schrijven aan Pieter Omtzigt

Flitslampjes
55 Kamer van Koophandel en de privacy
55 Wie onderzoekt de onderzoeker
56 Watergebrek in Merelbeke?!

Voorwoord

Juridisch groen

Dit jaar hebben ook wij een keer een reisje houtpellets gedaan. Daar krijg je toch wel gemengde gevoelens van. Je weet dan gewoon dat je op dat moment onderdeel bent geworden van een heel circus van klimaat en vergroeningsgekte waar “Moeder natuur” niet blij van wordt, maar wat juridisch heel groen is.

Veel collega’s, en wij zelf ook, zijn in ons milieubewustzijn behoorlijk de goede kant op gaan schuiven. Wij willen graag wat bijdragen aan een beter leefklimaat in allerlei opzichten en dat doen we dan ook. Als mensen uit de praktijk, die het ook nog eens zelf mogen betalen, wil je dan ook graag “echte” resultaten zien. Resultaten waar je trots op bent en die motiveren.

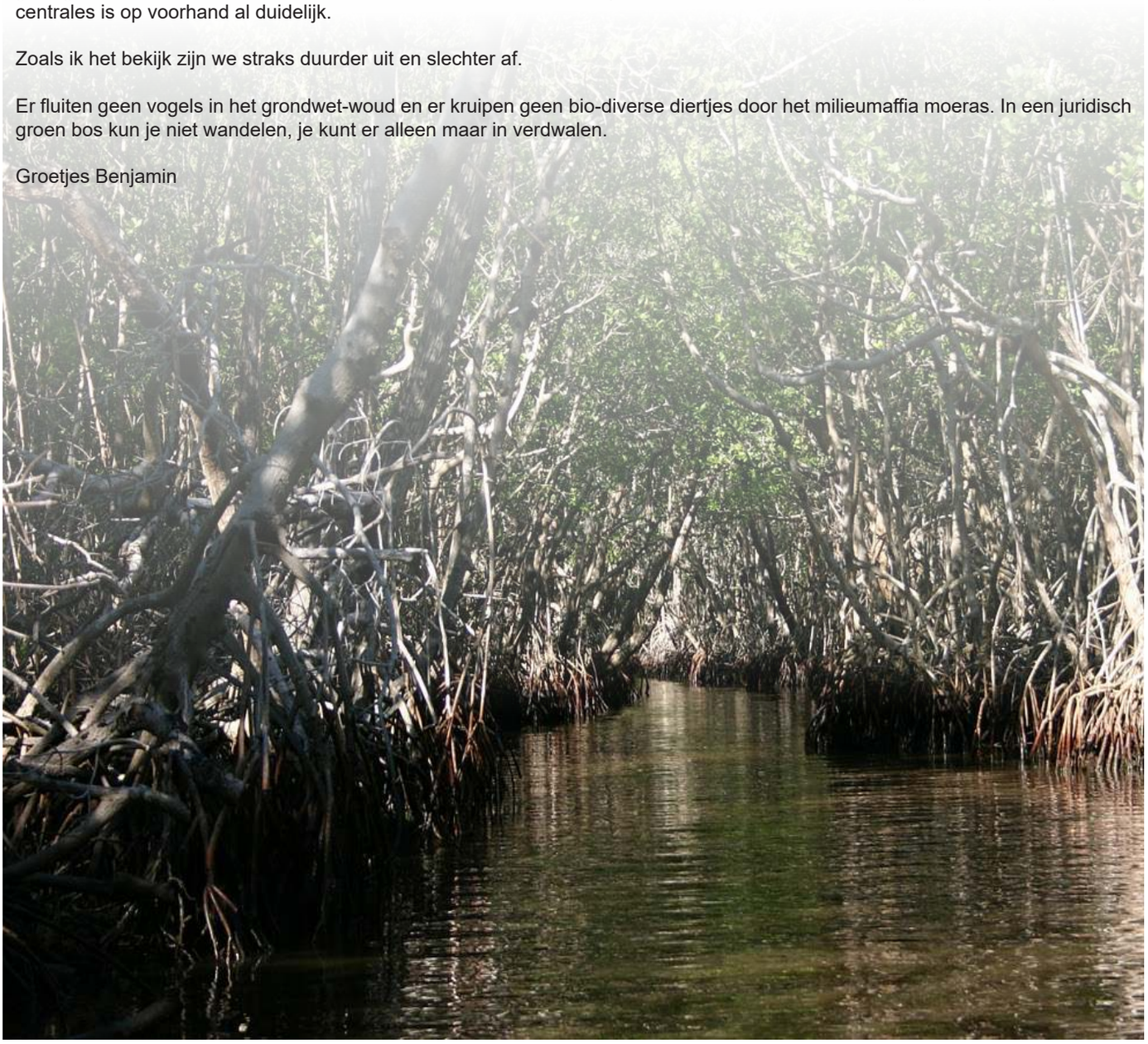
In de beroepsgroep wordt nagedacht over en geëxperimenteerd met allerlei oplossingen voor allerlei milieu gerelateerde zaken. Met meer of minder succes. Een economisch haalbare oplossing om voor het indrukwekkende vermogen van de dieselmotoren een alternatief te vinden is er helaas nog niet echt.

Daarom trekken we wederom maar een juridisch groene oplossing uit de hoge hoed en gaan we biodiesel bijmengen, met als gevolg dat we straks meer vervuilende stoffen de lucht in blazen. De parallel met de zwaar onder vuur liggende op hout gestookte centrales is op voorhand al duidelijk.

Zoals ik het bekijk zijn we straks duurder uit en slechter af.

Er fluiten geen vogels in het grondwet-woud en er kruipen geen bio-diverse diertjes door het milieumaffia moeras. In een juridisch groen bos kun je niet wandelen, je kunt er alleen maar in verdwalen.

Groetjes Benjamin



TIJD VOOR EEN FEESTJE!

De ASV bestaat 75 jaar.

Dat willen we natuurlijk graag vieren met onze leden en partners op

28 december 2021

in Zwijndrecht bij het Develpaviljoen.

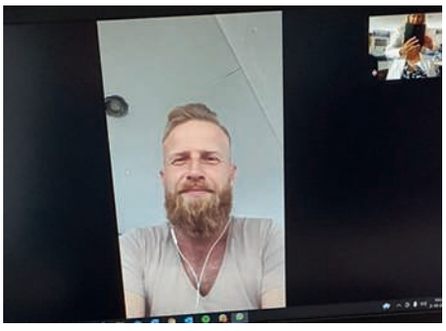
Hou de datum alvast vrij

Ledenvergadering

Verslag van de algemene ledenvergadering 2 oktober 2021

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lunch
Na de lunch gaat de vergadering verder.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

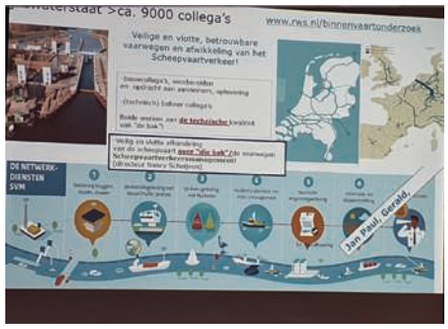
Dhr. Verwerft wordt bedankt voor de presentatie.

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

Pauze

Ligplaatsenbeleid: een presentatie van Rijkswaterstaat

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



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

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

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

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

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

Coördinator Steunpunt Binnenvaart: Mevr. Van Terwisga stelt zichzelf voor

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

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

Meer info staat op
www.steunpuntbinnenvaart.nl.

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

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

G. Kombrink

Ochtendrede najaarsvergadering ASV 2 oktober 2021

Welkom allemaal op de najaarsvergadering van de ASV en wat fijn dat we elkaar weer op deze manier kunnen ontmoeten en informeren, ook al moeten we ons schikken aan de coronaregels waaraan de horeca moet voldoen.

Voordat ik de rede ga voorlezen, wil ik graag een moment stilstaan bij diegene die ons zijn ontvallen. Maar ook bij diegene, waarvan wij weten dat zij ziek zijn. Ik wil u vragen hiervoor te gaan staan en in gedachte zullen wij aan hen denken.

Afgelopen jaar zijn er verkiezingen geweest en de formatie wilde maar niet vlotten. Er zijn nogal wat personen vertrokken, waaronder onze inmiddels vorige Minister Cora van Nieuwenhuizen. Zij is vervangen door Barbara Visser en is er een nieuwe staatssecretaris Steven van Weyenberg.

Binnen de politiek is men druk met de formatie en de veranderingen van portefeuilles. Toch proberen we de politiek zoveel mogelijk op de hoogte te houden en contacten mee te leggen. Eerlijk gezegd is het op dit moment nog niet zo hoe wij het graag zouden zien. Wel hebben we, en ik kom daar later op terug, contacten in Europa.

Aan de nieuwsbrief, die steeds dikker wordt, ziet u dat we met veel zaken bezig zijn.

Zo dadelijk zal het financiële verslag worden voorgelegd en zullen we met u van gedachten wisselen. Zoals u heeft vernomen is de ASV inmiddels verhuisd naar een ander kantoor en we zullen een uitleg geven hoe we daartoe zijn gekomen.

We zullen we de juridische bijstand ook ter sprake brengen. Hierbij wil ik u wel vertellen dat wij als bestuur heel blij zijn met onze advocaten. Zij zijn heel waardevol.
Inmiddels heeft één van de advocaten, mr. Patrick Slob, helaas gekozen de advocatuur te verlaten, dus zal daar een opvolging voor komen naast mevr. Kirsten Boele.

Het onderwerp Fosfine is helaas weer actueel. Zoals u misschien weet, ging het nu niet om lading uit een zeeboot, maar uit een trein vanuit Polen. De ASV heeft zich wederom ingezet om dit onderwerp aan de kaak te stellen en het gesol met de schippers een halt toe te roepen, zoals dit keer is gebeurd om de schepen van hot naar her te sturen, zonder een duidelijk overleg met de schippers. Het werd een situatie waarin het niet meer om de schippers en hun familie ging. Nee nee, het ging er steeds meer op lijken, dat het om imago's van andere partijen, die zich ermee hadden bemoeid, ging.
Van diverse kanten werd gesuggereerd, dat de ASV een snelle afhandeling van deze zaak in de weg zou hebben gestaan, door het openbaar te maken.

Geen woord over alle betrokkenen en hun gezondheid en veiligheid. Het moet niet gekker worden.

Inmiddels hebben we over dit alles wel een goed gesprek met RWS gehad en wat er te verbeteren valt in zo'n situatie. Het is ons gelukt dat er in Europa vragen gesteld worden door Tom Berendsen, over hoe dit kon gebeuren. Kortom, ook hier gaan we het met u over hebben.

Ja, en dan nog zo'n dossier waar we de nodige energie en onderzoek in steken: FAME/ Biobijmenging.In de beginfase aan de sectortafel een aantal jaren geleden is afgesproken dat er bijmenging moet ko-

men voor de binnenvaart. Aan een van die tafels zat de CBRB en later is in de Green Deal daar BLN bij aan geschoven. Zij hebben tijdens de Green Deal gepleit voor biobrandstoffen.

Tijdens een Green Deal overleg, waar de ASV ook bij zat, hebben wij CBRB en BLN duidelijk gemaakt niet voor de hele sector te kunnen spreken. De ASV wist op dat moment nog niet wat de impact hiervan was en wilde hier dus ook niet in genoemd worden.

De bijmenging in de Green Deal was veel te onduidelijk wat men ermee wilde, zoals meerdere onderwerpen, waardoor je op voorhand niet wist waarvoor je tekende. Mede hierdoor heeft de ASV de Green Deal niet ondertekend en zoals nu blijkt is het FAME verhaal precies het voorbeeld waarom je altijd op moet passen om in zoiets mee te gaan.

Via via heeft men de ASV eind december 2020 op de hoogte gesteld wat de plannen waren en toen zijn we direct aan de slag gegaan. We hebben vele rapporten gelezen, ook die andere partijen wel hadden gekregen en de ASV niet. Toch hebben we deze weten te bemachtigen of zijn ons toegezonden door derden die samen met ons optrokken. Daarbij hebben we heel veel zelf opgezocht en uitgeplozen.

We hebben bewijzen en metingen van bijmengingen, waarbij er grote schades zijn ontstaan. Ook zijn er voorbeelden van stilvallende of haperende motoren naar ons opgestuurd. Volgens de bunkerbedrijven werd er niet bijgemengd, maar het Ministerie vertelde ons het omgekeerde, dat er dus al bijgemengd werd!

We zijn deskundigen uit de praktijk gaan benaderen. Ook de EOC hebben we benaderd over dit onderwerp, wat de gevolgen zijn bij schade…..ect.

We zullen het allemaal toelichten en u de stand van zaken op dit moment melden.

Dit is zomaar een greep uit wat we gaan doen vandaag.

Er zijn ook weer een aantal gastsprekers uitgenodigd voor in de middag, waaronder;

- De heer Alkaya van de SP die zijn visie op de binnenvaart geeft.
- Over Fosfine spreekt de heer Verwerft en informeert ons en deelt zijn ervaringen.
- Ligplaatsbeleid: Er zal een presentatie van Rijkswaterstaat worden gegeven door de heer Menkveld en de heer Schuiten van VWM (verkeer en watermanagement).
- Coördinator Steunpunt Binnenvaart mevr. Jikke van Terwisga zal zich komen voorstellen.

Tot slot één van de leukste onderwerpen om u over te informeren:

Zoals jullie weten, bestaat de ASV dit jaar 75 jaar. 75 jaar mensen, stelt u zich die tijd eens voor en al die mensen die zich hiervoor hebben ingezet, toen en nu. Zonder al die leden en al die mensen hadden we dit nooit bereikt.

Daar mogen we best trots op zijn, maar ook dankbaar.

Hoe leuk is het om te zien dat de jubileum vlaggen hoog in de masten hangen. Op 28 december willen we dat, als covid het toelaat, uitgebreid en gezellig met jullie vieren.Er wordt al hard gewerkt om dit vorm te geven.

Is het altijd makkelijk geweest? Nee zeker niet! Maar wel heel noodzakelijk dat de schipper voor zichzelf opkomt. Dat gold toen en zeker nu nog. Samen maken we een vuist, samen verzetten we bergen. Dat doen we als ASV al 75 jaar en zo gaan we door.

Ik wens u een mooie en fijne vergadering toe.

Anderhalf Jaaroverzicht

Het jaar 2020 was een jaar, dat in het teken van de pandemie Covid 19 stond. Deze gooide roet in de normale gang van zaken in de maatschappij en ons leven, op de werkvloer en in de privé sfeer, maar ook voor de ASV betekende dit een switch, van overleggen naar digitale overleggen. Om diezelfde reden mocht de voorjaarsvergadering van de ASV ook niet door gaan.

Een Covid pandemie, waar veel niet kon en mocht en de binnenvaart soms met testen en de juiste papieren redelijk door kon varen. We zagen in het begin van de Covid uitbraak in Nederland paniek; winkels die lege schappen hadden en de meest vreemde zaken, zoals wc papier, waren uitverkocht. En de binnenvaart kreeg gelijk te maken met een sterke prijsdaling. Deze herstelde wel, maar je ziet dat er weinig nodig is om de vrachtprijs te laten kelderen, contracten te ontbinden en de schipper met deze onzekerheid en financiële daling op te zadelen.

Er is regelmatig een video vergadering met de denktank geweest, waar we toch in goed overleg hebben kunnen discussiëren en tot besluiten zijn gekomen. In de zomer van 2021 en vorige maand zijn we eindelijk weer samen gekomen met de denktank en wat was dat fijn om elkaar te zien en te spreken. We hadden dan ook een hele mooie opkomst.

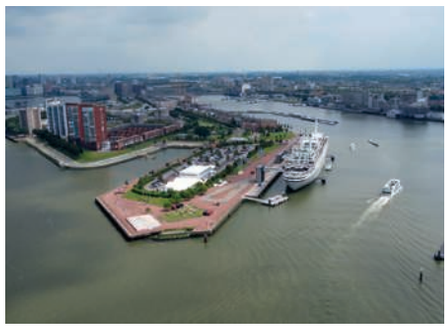
Er is zoals altijd weer veel werk verzet door de ASV en er lijken meer en meer onderwerpen op ons pad te komen, die wij te belangrijk vinden om er niets mee te doen. Het fosfine drama was wel een dieptepunt te noemen. Zo jammer dat de schipper niet genoeg beschermd is vanuit regelgeving, protocollen en controlerende instanties en er dus niet vanuit kan gaan dat hij vellig kan laden of lossen. Natuurlijk kan een schipper zelf gasmeting apparatuur aanschaffen. Dat is duur en beperkt

houdbaar en er zijn zoveel verschillende stoffen die verschillend gemeten moeten worden, dat de ASV blijft vinden dat de schipper moet kunnen vertrouwen op een veilige lading binnen de gestelde normen, of het per zeeboot of trein of vrachtauto komt. Na het afschuwelijke incident met de Fox, kregen we dit jaar met een schip te maken, waarbij te hoge hexaanwaarden gemeten waren en even later met 3 schepen die geladen hadden en al verspreid lagen door Nederland met een zeer ernstig hoge overschrijding van fosfinewaarden. We kunnen eigenlijk niet meer van incidenten spreken. De ASV vraagt zich dan ook af: Hoe is het mogelijk dat de binnenvaartschipper niet weet of er gebruik gemaakt is van fosfine of een andere wijze van gassing van lading na de ervaringen uit het verleden?

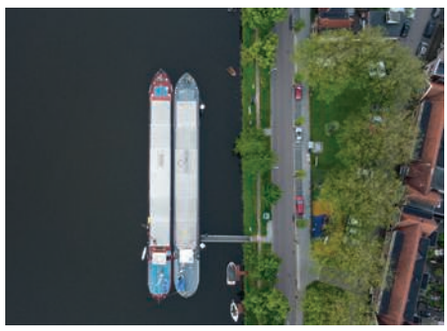
De woorden van Daniël Boere zijn mij bij gebleven, de schipper van één van de 3 fosfine schepen: Er is bij mij in het ruim net voor de woning, 140 PPM (Parts Per Million) gemeten, maar ik ben er van overtuigd dat het geen moer uit maakt of er doden zouden zijn gevallen of niet. We zitten nu in een rollercoaster, maar worden gewoon als nummer behandeld. Het gaat vooral over de lading en wie er verantwoordelijk is. 100 % zakelijk, 0 % menselijk. Welkom in Nederland.

Het laat een soort ontmenselijking zien die al geruime tijd meer en meer ons beroep beïnvloedt; Boetebeleid, vele controles, huisvuil, weinig ligplekken, beperkende borden, geen afloop, dure walstroom etc. etc. waar we in onze nieuwsbrieven uitgebreid op ingaan.

Dit jaar (2021) willen we ook aandacht geven aan het feit dat Liesbeth de Jonge al 20 jaar de ASV de nieuwsbrief verzorgt. We krijgen zelfs van derden complimenten over hoe mooi en inhoudelijk ons magazine is. Daar zijn we dan ook trots op. Ook zagen we afgelopen jaar stukken in de nieuwsbrief en de gewone pers over de jacht op gif-boten, tankers die Varend ontgassen. Alsof de schipper een keuze heeft. Zorg dat de schipper het kan en moet inleveren daar waar hij lost en niet opgezadeld wordt met een onnodige leegvaart naar daar waar het de lucht nog in mag. Grote woorden komen uit de monden van o.a. de overheid over milieu en veiligheid, maar als economisch belang voor gaat, krijg je deze tenenkrommende logica.



Daarnaast heeft de ASV in de Maashaven veel energie gestoken. De laatste echte haven van Rotterdam waar je nog rustig en sociaal kan vertoeven met je schip. Immers weten wij als je er niet boven op zit, ben je zo weer een aantal ligplaatsen kwijt, verslechteren de omstandigheden of wil men liever plempen en bouwen. We houden toch in de gaten of men bij de ingang niet ineens een brug wil of half over het water een school wil bouwen. Toch schrokken we; het blijkt Stad Rotterdam te zijn die ineens graag een superjachten haven wil en dat kan de binnenvaart weer plekken kosten ergens in de stad. En vervolgens bleek de Uilenhaven te Zwijndrecht verkocht en wordt die ligplaats waarschijnlijk een reparatie plek. Ergerlijk, omdat in deze regio al zo weinig plek is.



En zo komen we uit op de voortdurende Ligplaatsproblematiek, die de ASV al een tijd aan de orde stelt. Ieder nieuw plekje moet zwaar bevochten worden, maar met het grootste gemak verdwijnen er nog steeds plekken. We hebben een enorme lijst geleverd aan RWS met plekken waar een tekort is aan ligplaatsen, die voor 95 % overeenkomt met wat RWS vindt. Daarnaast blijft de ASV hameren op de verdeelsleutel van infrastructuur. Deze is al decennia lang scheef en wij ondervinden daar de gevolgen van. De binnenvaart vervoert 1/3 van het totaal en ontvangt maar 7% van de gelden; het is te weinig! Het gebrek aan onderhoud van jaren levert veel storingen en stremmingen en maakt de binnenvaart onbetrouwbaar. Daarnaast constateert de ASV dat Nederland erg versnipperd is: RWS, provincies, gemeenten, steden, havens en waterschappen. Het zou de ASV een lief ding waard zijn als er een gezamenlijk, op elkaar afgestemd beleid zou komen.

De ASV heeft het afgelopen jaar wat betere contacten met RWS gekregen en daar zijn we blij mee. RWS gaat weer een nieuwe proef starten op bepaalde locaties waar langer liggen wordt toegestaan en de Minister heeft een programma “beter bediend” als impuls om bedientijden van sluizen en bruggen te verbeteren. Ook daar blijft de ASV bij betrokken en zo nodig input leveren.

Port Solutions Rotterdam heeft de opdracht gekregen van RWS en havens door heel Holland om een plan te maken voor een goede en betaalbare manier om walstroom aan te bieden. Dit blijft de ASV volgen, omdat we graag zien dat o.a. de betaalbaarheid, het zeulen met kabels en wachten op monteur om een schakelaar om te zetten nergens op slaat.

Er gebeurt veel bij de ASV en zo ook weer binnen het dossier regelgeving, de CCR. De ASV heeft al diverse malen aangegeven dat de ons omringende landen het vaak opnemen voor de schippers die de CCR regelgeving moeten uitvoeren, daar waar Nederland volhoudt dat zij degenen zijn die proberen de sector te beschermen tegen overdreven regelgeving. Ongetwijfeld weten de ASV leden dat de ASV haar best heeft gedaan aan te geven dat de hardheidsclausule onwerkbaar is en daardoor niet of nauwelijks toegepast wordt. We zien dat dit in andere landen meer voorkomt. Daarmee loopt er een discussie binnen de CCR of een certificaat, zoals Nederland wil, aaneengesloten geldig moet zijn en als er niet binnen de tijd gekeurd is, men moet voldoen aan de nieuwbouw eisen. Sommige landen lijken door te hebben wat daarvan de consequenties kunnen zijn: sloop van de toch al kleiner wordende groep schepen die in de kleine categorie vallen tot 1500 ton.

De ASV heeft over de Bouwdagen integraal rivier management de Waal en haar problemen een duidelijke visie, die u in de nieuwsbrief heeft kunnen lezen. Toch staat de ASV alleen in dit verhaal en wordt de ASV niet echt uitgenodigd om het te mogen verduidelijken. We hebben ons ingeschreven en een zienswijze gestuurd, aan jasjes getrokken, maar nooit duidelijk gekregen waarom we niet zijn uitgenodigd in het vervolgtraject als maatschappelijke organisatie met een eigen kijk op de gang van zaken met leden die hun brood moeten verdienen op deze rivieren. Maar we blijven het natuurlijk wel volgen en zo no-

dig actie ondernemen.

Ook hebben we het druk met FAME waar het Ministerie de ingeslagen weg ook niet terug lijkt te willen draaien en de trein door dendert naar de bijmengverplichting van hernieuwbare brandstoffen in 2022, ondanks de vele waarschuwingen van verschillende partijen. Voorts verdient in dit verband vermelding dat binnen de vervoerssector de binnenvaart en visserij voor slechts 2 à 3 % verantwoordelijk zijn voor CO2. Dus welke CO2 winst rekent men zich toe? Een papieren werkelijkheid waarbij wij hebben aangetoond wat er aan de pijp wel gebeurt; een verslechtering van CO2 en NOX en als u pech heeft vet aan dek en wat het met de motoren, leidingen, filters en gasolietanks kan doen. En dan hoop ik voor u, mocht u dit overkomen, dat u op een zo veilig mogelijke plek motoruitval krijgt en de ellende bij vuile dichtgeslipte filters blijft vanwege de kosten en mogelijke schades. Dus nogmaals heeft de ASV het Ministerie gevraagd om in ieder geval het gebruik van FAME in de binnenvaart categorisch te verbieden of uit te stellen, totdat de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid zijn aangetoond.

Ik kan nog vertellen dat soppen verboden is of dat Rotterdam een andere manier van havengeld per m3 wil gaan heffen of hoe prettig het wachten is in de Dintelhaven met haar hekwerken of hoe prettig het varen is op de Brabantse kanalen met al haar stremmingen en dat Amsterdam nieuwe stroomkasten krijgt, maar daarvoor verwijs ik u naar de ASV nieuwsbrieven.

Onlangs viel mijn oog op punt 8 uit het manifest met concrete voorstellen voor een beter bestuur van en voor Nederland, van Pieter Omtzigt. Hierin staat: Luisteren naar echte, gewortelde maatschappelijke organisaties: bijvoorbeeld organisaties met een verenigingsstructuur. Dat lijkt ons een heel goed idee. Onze woordvoerster Sunniva heeft de ASV aan de heer Om-

tzigt voorgesteld, een nieuwsbrief gestuurd en hem natuurlijk succes gewenst.

De ASV is dit jaar verhuisd naar het nieuwe kantoor aan de Koninginneweg 1 in Zwijndrecht. Het blijft een onbemand kantoor, maar verder zeer geschikt voor de doelstellingen die de ASV op dit moment heeft. Er is een administratie telefoonnummer gekomen, waar u met vragen over lidmaatschap of facturen en dergelijke terecht kunt. Daarnaast zijn we overgestapt naar andere software die handiger en overzichtelijker is, waardoor ook op dit vlak de ASV professioneler geworden is.

Dat brengt mij op de valreep bij dit Jubileumjaar van de ASV, dat we trots willen vieren. Immers is zij 75 jaar geleden opgericht, voor en door schippers, waarbij de factor “mens” centraal staat en daar waken we voor. Nog steeds is de ASV onafhankelijk, ondertussen als enige brancheorganisatie, en dat we nog steeds hard nodig zijn, merken we door de leden en de groei van nieuwe leden. Het is dus een mijlpaal waar we graag en trots bij stil willen staan. Er is speciaal een jubileum vlag ontworpen en naar ieder lid verstuurd. Vindt u de vlag mooi? En wappert hij trots in de mast? Ook zat in het pakket een verhuisbericht en een voor aankondiging voor het jubileumfeest, dat we op 28 december as. willen vieren, omdat wij al 75 jaar de binnenvaart vertegenwoordigen met hart en ziel en dat met u willen delen. Komt u dat ook met ons vieren met een hapje en een drankje en de voetjes van de vloer?

Graag tot ziens op ons mooie jubileumfeest op 28 december.
Esther Iubbers

Nautisch-Technisch Algemeen

Bezwaar voorgenomen plannen bouw windplan Blauw

Onderstaande brief heeft de ASV gestuurd:

Graag wil de ASV alsnog bezwaar maken op de voorgenomen plannen van de bouw van windplan Blauw in het IJsselmeer nabij de Ketelbrug. Geregistreerd onder zaaknummer RWSZ2021-00009006.

Onlangs stuitte de ASV op een artikel, dat er geen bezwaar was binnengekomen op windplan blauw en de bouw van dit park dus kan beginnen. De ASV schrok hiervan, omdat wij niet op de hoogte gesteld zijn van deze voornemens en deze klaarliggende plannen. Vervolgens heeft de ASV de Staatscourant bestudeerd en ziet dat de bezwaar periode vanaf 2 juni met 6 weken zoals gemeld in de krant verlopen is. En dat de ASV niet in de lijst van afschriftontvangers staat.

U heeft ons niet benaderd en ook hebben wij, als direct belanghebbenden hier geen kennis van kunnen nemen, omdat dit voornemen in geen enkel vakblad gemeld is (Schuttevaer, Scheepvaartkrant, Binnenvaartkrant, Stroming courant). Daarom stelt de ASV vast dat het niet binnenvaartbreed is bekendgemaakt en

- Het ontwerpbesluit niet aan ons werd voorgesteld en dus zonder onze inspraak is vastgesteld en
- Het definitieve verkeersbesluit niet conform het ontwerpbesluit mag worden ingevoerd.

Omdat de ASV niet op de hoogte gesteld is, en zodoende dus ook geen bezwaar heeft kunnen indienen, binnen de daarvoor geldende termijn om zo op te komen voor de binnenvaart en haar belangen, verwachten wij van u open te staan voor het verlate bezwaar van de ASV.

De ASV meent oprecht dat er niet voldoende aandacht en rekening gehouden wordt met de binnenvaart. We vinden het jammer dat RWS geen problemen ziet in het park zo dicht bij de Ketelbrug en in het vaarwater van de binnenvaart.
Inmiddels hebben we de tekeningen bestudeerd en vinden we dat we toch bezwaar moeten maken.

De windmolens komen dicht bijna voor de Ketelbrug te liggen en dat is met slecht weer met name veel wind en mist een probleem. Schepen gaan met meer wind gunstig steken, dat betekent dat ze een koers bepalen waarbij ze zo min mogelijk golven dwars over het schip krijgen, zowel geladen als leeg. Omdat de schepen die daar komen, van en naar de Ketelbrug gaan, is de ruimte nodig voor een veilige doorvaart. Ook die waar het park nu gepland staat.

We lezen dat er tussendoor gevaren mag worden als het project af is, maar bij slecht weer kan je vanwege richting golfslag/ wind niet zomaar om een obstructie als een windmolenvoet heen varen, omdat je de golven dan mogelijk dwars op het schip krijgt en dit zeer gevaarlijk kan zijn. Bij geladen schepen kan dit tot gevolg hebben o.a. dat luiken inslaan of ramen inslaan. Bij lege schepen ga je zo verschrikkelijk slingeren dat er makkelijk wat kapot gaat. Zeer onwenselijk dus. Met mist is de situatie krap en verwarrend. Veel tonnen en werkverkeer en de vaarroute die nabij de ketelbrug versmald is, gaan zeker niet ten goede komen van de veiligheid.

Vervolgens gaat er een werkterrein gemaakt worden ruim om de windmolens heen met een wachtruimte nabij de Ketelbrug en zien we hierdoor dat de binnenvaart nog verder om moet varen om het werkveld niet te doorkruisen, waar een verbod op komt. Dit betekent dat het een dermate andere en krappe situatie wordt bij de Ketelbrug, waarin de binnenvaart in alle weersomstandigheden dus ook met mist en storm, veilig haar werk moet kunnen doen. Wij vinden het daarom onbegrijpelijk dat de windmolens niet een veiligheidsmarge hebben van plus minus 1 km vanaf de brug, om niet in het vaarwater van de scheepvaart te komen. Of langs de dijk Lelystad Enkhuizen: de Markerwaarddijk waar geen scheepvaart is toegestaan en ze voor niemand in de weg staan.

Er zullen belangen zijn om dit park te bouwen op de locatie waar hij nu gepland staat, maar wij vinden oprecht dat hij moet verschuiven, zodat de Ketelbrug en het vaargebied niet gehinderd worden door grote objecten als windmolens. Wij vinden dus dat er niet goed gekeken is naar de consequenties voor de scheepvaart en de veiligheidsmarges waar de binnenvaart in weer en wind veilig moet kunnen varen.

De ASV wil benadrukken dat we al meldingen hebben gedaan van gebieden waar radars slecht of niet werken door windmolens en dus ook parken die storen op deze belangrijke navigatie die onmisbaar is op het IJsselmeer. We hebben nooit antwoord gekregen wat hiervan de conclusies waren. Wel krijgt de beroepsvaart meer en meer te maken met de windmolens, zowel op ligplaatsen met de welbekende nadelen als geluidsoverlast, maar ook de meer en meer komende

windparken zoals het IJsselmeer waar de beroepsvaart enkel hinder van ondervindt, zoals even omvaren genoemd wordt. Het is in onze ogen zo dicht op de Ketelbrug een obstructie.

Ook lezen we dat er omgevaren moet worden en we willen benadrukken dat hoewel de binnenvaart veruit de schoonste modaliteit is van de transportsector, waarin zij maar 2% C02 uit stoot, maar omvaren toch altijd zorgt voor meer brandstofverbruik dus uitstoot. Ook zullen schepen langer in slecht weer of mist bezig zijn en de situatie voor de Ketelbrug westwaarts zal drukker worden, doordat er ook een werkvloot komt en een parkeerplaats voor deze werktuigen.

We lezen in de Staatscourant:

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT
Bij besluit van 27 september 2018 en 1 oktober 2018, met kenmerk RWS-2018/38133 en RWS-2018/ 38143, is aan respectievelijk Vattenfall en IJsselmeerwinT op grond van de Waterwet een vergunning verleend voor realisatie van het Windplan Blauw in het IJsselmeer. Vanaf begin 2022 is men voornemens om te starten met de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van Windplan Blauw. Voor het veilig uitvoeren van deze werkzaamheden is het wenselijk het werkgebied af te sluiten voor overig scheepvaartverkeer middels werkbetonning voorzien van toptekens. Het tijdelijk afsluiten van dit werkgebied middels betonning kan mogelijk worden gemaakt door het nemen van een Verkeersbesluit. Hiervoor heeft IJsselmeerwinT B.V. op 30 maart 2021 een verzoek ingediend. Deze aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer RWSZ2021-00009006

Belangenafweging en motivering
In het IJsselmeer zal begin volgend jaar gestart worden met de bouw van Windplan Blauw. Dit betekent dat 24 fundaties van het windpark en de windturbines gerealiseerd worden, het bestaande windpark Irene Vorrink wordt ontmanteld, rifballen langs de IJsselmeerdijk worden aangelegd en andere werkzaamheden op het IJsselmeer plaatsvinden.

Hierdoor vinden er diverse activiteiten in en op het water plaats met groot materieel. Om de nautische veiligheid van het scheepvaartverkeer en het uitvoeren van de werkzaamheden te waarborgen wordt een werkgebied ingesteld.

Opmerking ASV: Helaas lezen we niets over de gevolgen voor de vaarroute die toch erg ingeperkt wordt en obstructies in haar vaarwater krijgt.

Afsluiting werkgebied
Bovenstaande werkzaamheden en de continue aanwezigheid van materieel binnen het werkgebied maken het niet mogelijk om gefaseerd delen van het werkgebied af te sluiten en open te stellen. In dit gebied vaart beroepsvaart en recreatievaart richting het Ketelmeer via de Ketelbrug en vice versa. Er vinden continue op wisselende locaties wisselende werkzaamheden plaats. Tevens zorgt het regelmatig wijzigen van de betonning voor onduidelijke situaties op het water, daarom is vanwege de veiligheid van het scheepvaartverkeer ervoor gekozen om het gehele gebied af te sluiten. Door de hoeveelheid aan werkzaamheden verspreid binnen het gehele gebied is het niet mogelijk om een tijdelijke vaarroute door het werkgebied te creëren. Er wordt wel een duidelijke vaarroute langs het werkgebied door het aanbrengen van extra vaarwegmarkeringen gerealiseerd.

Opmerking ASV: Hier vaart inderdaad o.a. de binnenvaart. Hoe kan men dan toestaan dat op deze locatie windmolens moeten komen? Een werkgebied aanbrengen is een oplossing voor de bouw, maar beperkt de vaargeul voor de beroepsvaart.

Daarnaast wordt de werkbetonning deels verlicht. Tevens is nabij de Ketelbrug het werkgebied opgeschoven, zodat er een wachtruimte ontstaat. Om te voorkomen dat scheepvaart vanaf het Ketelmeer te dicht op het werkgebied en de wachtruimte komt wordt een vaste doorgang onder de Ketelbrug afgesloten. Deze doorgang blijft wel open voor scheepvaartverkeer afkomstig van het IJsselmeer.

Opmerking ASV; onbegrijpelijk dat juist nabij de Ketelbrug een wachtruimte is gepland, ons inziens maakt dit de situatie voor de scheepvaart waarvan de vaarroute al ingeperkt is, onoverzichtelijker.

We lezen dat een doorgang onder de Ketelbrug gesloten gaat worden voor schepen komend vanaf het Ketelmeer, omdat ze anders te dicht langs het werkgebied komen. Ons inziens komt de vaart naar de Ketelbrug dicht langs het werkgebied. Het afsluiten van een doorgang en dus een veranderde situatie kan altijd leiden tot onoverzichtelijkheid en dus minder veilig.

Voor de recreatievaart en beroepsvaart die van de Lelystad naar Meppel wil varen betekent het werkgebied dat zij hieromheen dienen te varen. Hiervoor is genoeg ruimte beschikbaar en het betreft beperkt omvaren. De omvaarroute voor beroepsvaart zal zorgen voor een vertraging van circa 10 minuten. Voor recreatievaart zal de omvaarroute een omvaartijd van circa 15 minuten bedragen. Bij slecht weer is tevens de vaarroute over de randmeren beschikbaar. Zodra de werkzaamheden zijn afgerond wordt het werkgebied opgeheven.

Opmerking ASV: wie bepaald wat genoeg ruimte is? Heeft deze rekening gehouden met weer en wind? Omvaren via de randmeren is immers voor velen geen optie, omdat het vele malen langer varen is.

Afschriften Een afschrift van deze vergunning is verzonden aan

Opmerking ASV: de ASV betreurt dat zij geen afschrift heeft ontvangen als belangenvereniging van de binnenvaart. We kunnen verwachten van u dat u de betrokken partijen tijdig en volledig op de hoogte stelt van dit soort voornemens.

Namens bestuur en denktank Algemeene Schippers vereniging ASV Gerberdien Le Sage Voorzitter ASV

Noorder en Zuidersluis nog niet Beter Bediend

(nog niet) Beter Bediend: Geen aanpassing bedieningstijden Flevoland

Van één van onze leden (beroepsvaart) kregen wij de vraag om de bedieningstijd van de Noorder- en Zuidersluis op zaterdag in de wintertijd te verruimen tot 17.00 uur. Desnoods op afroep op een nader te bepalen tijdstip vooraf, zodat er niet onnodig iemand op de bediencentrale aanwezig hoeft te zijn.

Bovenstaande vraag vloeit voornamelijk voort uit het feit dat de paar uur die dat scheelt, een aanzienlijk verschil maken voor de daaropvolgende week planning met de vaar- en rusttijden.

Deze vraag is neergelegd bij de provincie. Het antwoord was niet echt helder maar het besluit was wel negatief:

"Wij hebben deze vraag destijds besproken in ons afstemmingsoverleg Beter Bediend (provincie/VWM) en in het jaarlijks evaluatieoverleg.
Verder heb ik nog intern navraag gedaan binnen onze organisatie of deze vraag ook actueel is.

In beide genoemde overleggen en de afstemming met collega's is de wens: verruiming bedientijden Noorder- en Zuidersluis niet als actueel aangemerkt.

Om die reden worden de bedientijden op dit moment dan ook niet aangepast.
Ik wil niet uitsluiten dat in de toekomst de vraag van verruiming bedientijden wel actueel wordt. In dat geval onderzoeken wij de mogelijkheden en de (financiële) consequenties."

Verruiming bedientijden op Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

Vanaf 1 oktober 2021 worden de bedientijden op het Groningse deel van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) verruimd. Vorig jaar al heeft Rijkswaterstaat de bedientijden van de Prinses Margrietsluis in Lemmer en de bruggen in Friesland aangepast. Schepen kunnen hierdoor steeds langer gebruikmaken van de vaarweg en de sluizen.

Ruimere bedientijden
Met ingang van 1 oktober 2021 zijn de nieuwe bedientijden op de gehele HLD als volgt:

Maandag:	06:00 uur – 23:59 uur
Dinsdag t/m vrijdag:	00:00 uur – 23:59 uur
Zaterdag:	00:00 uur – 22:00 uur
Zondag:	06:00 uur – 22:00 uur

Geen bediening op 1e en 2e Kerstdag en Nieuwjaarsdag. Op 24 december en 31 december bediening tot 20:00 uur. Alle andere feestdagen (Pasen, Pinksteren, Hemelvaart, Koningsdag, 5 mei) worden als reguliere dag bediend (voorbeeld: op Paasmaandag normale maandag bediening).

Bedientijden bruggen
Voor de bruggen Uitwelleringa, Oudeschouw, Driebondsbrug en Zeesluis Farmsum gelden andere bedientijden. De actuele bedientijden zijn altijd terug te vinden op www.vaarweginformatie.nl.

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

Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam Zaandam

Gehouden op 9-9-2021.
Esther Lubbers ASV maakt de notulen

Personeelswisseling
Rob Smit krijgt een andere functie binnen de havendienst en verlaat de binnenvaart als voorzitter. De ASV vindt het jammer vanwege de goede inzet en prettige samenwerking en vooral de goede communicatie, BLN sluit zich hierbij aan. Rob wordt vervangen door Mark Eggens die vanwege vakantie niet aanwezig kan zijn maar het voorzitterschap overneemt. Mark doet ook al zeevaart dus is hij nautisch onderlegd.

Verslag 7 April terugkoppeling actiepunten
3.a van de ligplaats waar langer gelegen kan worden in de IJ-haven wordt gebruik gemaakt. De ASV licht toe dat RWS hier ook bezig is met het bekijken van mogelijkheden om langer te liggen op verschillende plekken door Nederland heen.

Marifoonstoring waar melding van kwam met pieptoon bleek te komen door zeeschip die marifoon open had laten staan waardoor er een poos geen marifoonverkeer gebruikt kon werden.

Bereikbaarheid ligplaatsen op terminals:
Havendienst heeft ISPS-collega's gesproken over welke regels zij hanteren maar ISPS blijkt niet aan de orde te zijn wat betreft het weigeren van personen om van of naar het schip te gaan, wel staat de binnenvaart sinds 2 jaar op de agenda met Terminal security plannen waarin de terminal moet aangeven hoe men registreert en hoe men omgaat in het algemeen met de binnenvaart. Dit plan moet om de 5 jaar vernieuwd worden, en ook dus hoe om te gaan met bezoek.

Het kan dus wel zo zijn dat een terminal zelf bepaalt dat er geen bezoek op de terminal mag komen, waar hulpdiensten altijd toegestaan moeten worden. **Havendienst wil casussen van problemen Amsterdam of Zaanstad zodat men in gesprek kan met de betreffende terminal.**

Doorvaart Amsterdam
Er is een nieuwe nota Amsterdam die doorvaartgeld zelf wil gaan innen, dit komt van de gemeente Amsterdam vandaan en gaat waarschijnlijk met een vignetsysteem werken waarbij het vignet 3 jaar geldig is en voor pleziervaartuigen gaat gelden. Ook Zaanstad gaat hier mee werken voor pleziervaartuigen. Over de beroepsvaart is nog niks bekend.

Voorzieningen en ligplaatsen Amsterdam/ Zaanstad
Duwbakplekken in de Suezhaven mogen ook gebruikt worden met studpalen.

De 2 extra plekken voor koppelverbanden in de monding Mercuriushaven komen dit jaar niet gereed.

Er komen extra duwbak plekken in de Houthaven ter vervanging van plekken in Hornhaven.

Er komt een 3e watertappunt op de Haparandadam buitenkant die niet gecombineerd wordt met een autosteiger. Richting monding worden hiervoor palen geslagen, de lengte weet men nog niet.

Men verwacht eerdaags uitslag van een proef uit Rotterdam waarbij één- en tweekegelschepen zonder afstand naast elkaar mogen afmeren. De beleidsregels zouden dan aangepast moeten worden en als het positief verloopt kunnen dan door heel Nederland schepen gecombineerd liggen. De havendienst gaat kijken of dit kan en wenselijk is in Amsterdam.

De kegelligplaatsen in het verlengde van de Australië-haven komen te vervallen per 1 oktober.

Water
Waterputten moeten 6 kub in 30 minuten kunnen halen dat blijkt in de praktijk niet gehaald te worden en hierom krijgt waternet een nieuwe meter, waardoor gegarandeerd wordt dat dit wel gehaald wordt.

Stroomkaste
Eerste nieuwe stroomkasten voor de binnenvaart worden begin oktober geplaatst beginnend Javakade-gebied Sumatrakade en Suriname kade. Vervolgens zijn de rivier cruises aan de beurt en als laatste kasten eind december Houthaven Minervahaven waarbij de Houthaven binnenkant bij de Haparandadam de kop voor walstroomverplichting losgelaten wordt en een generatorverbod gaat gelden. De stroomkasten worden slimme kasten die op afstand uitgelezen en gereset kunnen worden. In de IJhaven zien we veel storingen, hier behoort aangegeven te worden zichtbaar middels borden als een stroomkast niet werkt zodat de schipper hier niet gaat aanmeren, ook moet er gekeken worden hoeveel er stuk zijn i.v.m. wegvallen van ligplaatsen.

Afvalcontainers
Na vandalisme en herstel geen bijzonderheden.

De openbare containers bij de IJhaven gaat besproken worden met stadsdeel Oost of dit voor de binnenvaart gedoogd wordt.

Zaanstad
Er komen nieuwe kanalen voor de marifoon als het wordt opgeleverd worden deze gecommuniceerd.

Ligplaatsen
Prins Hendrikkade 1 en 2 is in gecombineerd gebruik binnenvaart en passagiersvaart. Waarbij PH kade 2 vooral voor binnenvaart is gereserveerd.

Coenbrug is voorlopig niet bedienbaar. RWS is op de hoogte.

De nieuwe sluis
wordt verbreed 115,00x11,50m, 3,50 diep en er komen voorwaarden voor het varen met duwbakken i.v.m. schades.

De vergunningen van Zaanstad worden vereenvoudigd voor bijzonder transport, dit wordt in een verkeersbesluit gezet waardoor het eenvoudiger wordt.

Havenbriefjes
Er zijn plannen om de havenbriefjes aan te passen, eventueel komen er havenbriefje voor 36 uur. Men gaat men naar kijken of dit een goed idee is om extra toe te voegen als optie. Dit, om schepen te weren uit de haven. Als er een voornemen is komt het WBA erop terug

Toekomst
Schone scheepvaart voor zowel binnenvaart als zeevaart, men wil een strategie ontwikkelen om emissies CO2 en NoX te reduceren in de havens. Komt op de agenda voor het volgende WBA.

Fosfine
PoA – DHM was verzocht een plan van aanpak m.b.t. het vervoer goed te keuren. PoA kon hier niet op ingaan omdat zij geen bevoegdheden hebben geen bevoegdheden m.b.t. het stellen of goedkeuren van regels m.b.t. het vervoer. De nationale overheid heeft deze bevoegdheid. Via via kwam PoA erachter dat RWS de schepen naar Amsterdam wilde halen. PoA heeft daarop vragen gesteld waar op het voorgestelde tijdstip van vertrek van de schepen naar Amsterdam geen antwoord op is gekomen. Met het uitblijven van antwoorden is daarom voor vertrek van de schepen aangegeven dat PoA geen beslissing kon nemen m.b.t. het afhandelen van schepen in Amsterdam. Dit

is door alle partijen en in de pers helaas uitgelegd als dat de schepen geweigerd waren door Amsterdam.

Het bevreemde PoA dat er gezien de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel en het feit dat ILT verklaarde dat het een Nederlandse ontsmetting betrof dwars door NL. gevaren moest worden en er niet vlakbij de schepen een locatie gevonden kon worden waar de lading geventileerd en overgeslagen kon worden. Hierop kreeg A'dam vage antwoorden, maar lokale overheden zijn niet thuis in deze materie, en klopten ook niet aan waar die kennis wel is. Men is toen naar alternatieven gaan zoeken waaronder het IJsseloog. PoA heeft de Plofsluis bij Vreeswijk genoemd als locatie om aldaar te ventileren en eventueel de lading over te slaan.

Optie IJsseloog is tegengehouden door gedeputeerde staten Flevoland, waarna men met de optie Kampen kwam. In de tussentijd hebben de havenmeesters van Amsterdam en Rotterdam direct onderling overleg gehad omdat het de spuigaten uit liep, en hebben aangeboden dat de schepen naar beide havens konden komen om de zaak op te lossen. Toch is er uiteindelijk voor Kampen gekozen wat waarschijnlijk langer heeft geduurd dan als de schepen naar R'dam en A'dam waren gestuurd.

Sunniva (ASV) deelt het beeld wat PoA schetst. Veel ging via via, ook voor de schippers. Waar het de ASV nu om gaat is in hoeverre dit wordt toegestaan binnen Europa.

PoA licht toe dat zeeschepen die vanuit het buitenland komen en lading vervoeren die met ontsmettingsmiddelen behandeld zijn, zich moeten houden aan de transportcode van IMSBC International Maritime Solid Bulk Code. Hierin staat precies waar een kapitein op zee aan moet voldoen met betrekking tot dit soort ladingen. Nationaal is er geen wet- en regelgeving van kracht voor het vervoer van losgestorte bulklading die in het buitenland met een ontsmettingsmiddelen is behandeld, dit geldt ook voor het Europese vervoer per binnenvaartschip. Op het moment van afmeren van het zeeschip treedt het plan van aanpak Zeehavens in werking. Lading die volgens de IMSBC gevaarlijk is – staat gekoppeld in het regeling vervoer van gevaarlijke stoffen met zeeschepen (RVGZ) is na overslag in een binnenschip geen gevaarlijke lading meer. Dit omdat deze lading niet in het ADN staat opgenomen. Dus zegt ILT we kunnen geen regels aan het vervoer stellen. En dit is natuurlijk een kromme redenering. Als die lading in containers zou gaan, staat dit wel in het ADN, en is het dus een gevaarlijke stof, en zijn er regels m.b.t. het binnenlands vervoer. Er lijkt dus sprake van een discrepantie. Duitsland en Oostenrijk willen voor het transport in bulk regels opnemen in het ADN. Hier heeft NL. toegezegd aan mee te willen werken en de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam hebben hun expertise aangeboden.

Sunniva geeft verder aan dat schippers in zeehavens helaas nog niet altijd op de hoogte worden gebracht in geval van gegaste lading. Piet geeft aan dat in gevallen dat een schipper vermoed dat er sprake is van gegaste lading, en er niet gewerkt wordt volgens plan van aanpak, dat PoA hier een melding van wil ontvangen om te kunnen acteren.

Als een schipper denkt dat er gegast is en in de lading zit, wordt er niet gewerkt volgens plan van aanpak, en wil men een melding hiervan ontvangen.

Zoutwaterindringing Parksluizen

Op dinsdag 14 september was er een overleg met Hoogheemraadschap Delftland aangaande zoutindringing Parksluizen i.v.m. langdurig laagwater.

Deze keer ging het over: Inbrengen van permanente oplossingen.

Wij hebben bij een eerdere meeting aangegeven dat het schutten, nivelleren, kan geschieden door middel van pompen en daarbij één of meerdere bellenbanen waarvan één bij de sluis en bij Pieter de Hooghbrug, alsook eventueel bij de Lege erfbrug. Dit vergt wel een behoorlijke investering.

Het door ons aangedragen idee is in onderzoek.
1 Heeft het door ons ingebrachte idee het benodigde effect qua tegengaan indringing zoutwater?
2 Wat zijn hiervan de kosten?
Kortom: er wordt naar ons geluisterd en er wordt iets mee gedaan.

We hebben wel erop gehamerd, dat beperkt schutten en een algehele stremming voor een bepaalde periode voor de binnenvaart zeer onwenselijk is. Hierbij trekken BLN & ASV gelijk op.

1. De modal shift komt hierdoor op losse schroeven te staan.
2. Verladers worden benadeeld en zijn duurder uit i.v.m. wegtransport.
3. Vuiltransport vanaf Den Haag zal ook voor een uitdaging komen te staan en daarbij de volksgezondheid ook.
4. Betrouwbaarheid van de scheepvaart wordt niet gewaarborgd.

Door andere lieden aan tafel werd voorzichtig geopperd om eventuele bedrijven schadeloos te stellen bij eventuele stremmingen of beperkt schutten.
BLN gaf aan dat dat voor de binnenvaart weer een extra papieren tijger opwerpt om aan te tonen dat je inkomstenderving hebt gehad.

Waarbij wij zeiden: Laten we dat geraamde schadebedrag bij de investeringen leggen. Dat scheelt het bedrijfsleven en de overheid een boel administratief gedoe.

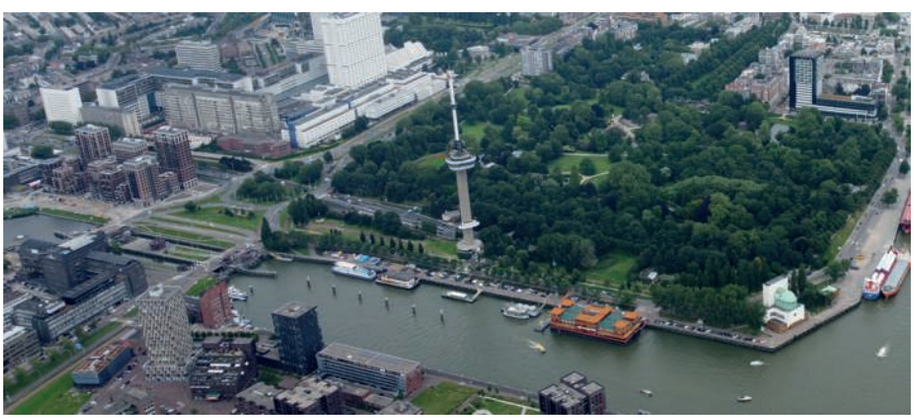
Als alle doorberekeningen er zijn, gaan we weer verder kijken wat er gedaan kan worden en zullen daarbij de lokale bestuurders en politici adviseren.

De gemeente Rotterdam was niet aanwezig, zodat we geen vragen konden stellen aangaande beperkt schutten tijdens de spertijden.

Hopende u allen voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

M&M



Nautisch-Technisch Ligplaatsen

Havengeldsysteem Rotterdam

Zoals sommigen van jullie al vernomen hebben, is het Havenbedrijf Rotterdam (hierna HBR) voornemens om per 1 januari 2022 een nieuw havengeldsysteem in te voeren. Als ASV en andere brancheorganisaties waaronder BLN/Schuttevaer en CBRB, zijn wij hierover in overleg met HBR. In 2020 zijn hier al gesprekken over geweest en heeft het HBR één en ander opgetuigd m.b.t. hoe zij het nieuwe systeem in gedachten hebben.

Het komt in het kort hier op neer: Voor de vrachtvaart (container, tank en bulk) gaat het abonnementssysteem veranderen in een betalen naar gebruik. Dus de zogenaamde 7- en 14- dagenbriefjes, kwartaalbriefje en jaarbriefje gaan eruit. Als vrachtvaart komt het hier op neer dat men een 72-uurs tarief gaat betalen en wanneer men langer in de haven verblijft, betaalt men per dag, maand of kwartaal dat men langer in de haven verblijft een opslagtarief per m2. In de toekomst denkt men ook nog aan een bedrag per overgeslagen eenheid lading. Maar aangezien dat een variabele component is die het ICT-technisch behoorlijk ingewikkeld maakt, heeft men dit even op de lange baan geschoven.

Met het bovenstaande systeem beoogt het HBR een eerlijker systeem, omdat er geluiden uit de markt kwamen van schepen die binnen 72 uur weer het havengebied verlaten hebben en dan toch voor 7 dagen moeten betalen.

Als ASV nemen we samen met de andere organisaties deel in een klankbordgroep om het systeem te testen en door te rekenen met fictieve tarieven, omdat die nog vastgesteld moeten worden. Afgelopen periode is er een test geweest met een aantal schepen, waarbij sommigen toestemming gaven aan het HBR om geanonimiseerde AIS gegevens te gebruiken t.b.v. automatische opgave. Anderen kozen voor handmatige opgave. Ook in de toekomst kan de schipper kiezen voor automatische of handmatige opgave. Vorige week hadden we over de test met de betrokken organisaties een evaluatieoverleg met het HBR. In de test gaf het systeem voor wat betreft de opgave niet heel veel problemen, maar bleven er wel een aantal vragen dan wel zorgen over m.b.t. de kosten. Daarbij was ook de administratieve rompslomp een zorg die het op zou leveren door een veelheid aan facturen waar vooral rederijen mee te maken kunnen krijgen, die meerdere schepen in de vaart hebben. Het HBR zou deze punten mee nemen in het verder uitwerken van het systeem.

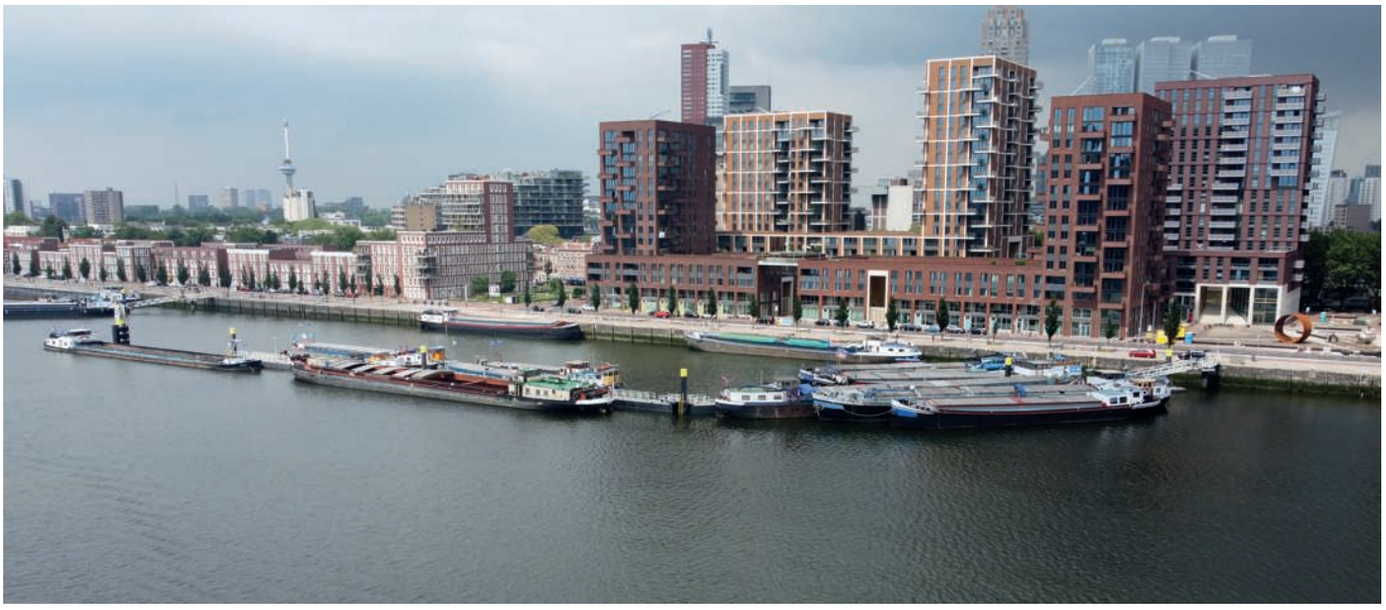
Gisteren hadden we als ASV weer een overleg met het HBR. De grootste zorg die wij hebben geuit naar het HBR is toch wel dat, zoals we het met de fictieve tarieven doorrekenen, fors duurder gaat worden voor de veel- en langgebruikers. Vanuit het HBR werd aangegeven dat die zorgen ook leven bij de andere organisaties en dat ze die serieus nemen. Men zit te denken aan een kortingssysteem in het leven te roepen. Zoals we gisteren in het gesprek met de fictieve tarieven doorgerekend hebben, betekent het voor de schepen die de haven dagelijks in- en uitvaren een dusdanige kostenverhoging, waarvan wij als ASV vinden dat dat niet acceptabel is. Het probleem is namelijk dat, wanneer je de haven 's ochtends verlaat en 's middags of 's avonds weer binnen vaart, opnieuw het 72-uurs tarief zou moeten betalen zoals het concept er nu ligt. Ook bij het HBR zag men in dat dit niet de bedoeling kan zijn, temeer ook omdat ze een klantgericht en eerlijk systeem beogen.

Als ASV hebben we een aantal suggesties gedaan:

- Behoudt het huidige abonnementssysteem en roep, om degenen die kort in de haven verblijven tegemoet te komen, een 24- of 72-uurs regeling in het leven naast de bestaande abonnementen.
- Wil men toch belasten naar gebruik, breng dan een tarief per 24 uur in rekening voor de schepen die dagelijks in- en uitvaren.

Samenvattend: Het HBR neemt onze input mee en gaf aan dat ook BLN/Schuttevaer en CBRB hun zorgen geuit hebben omtrent de kosten. Het HBR verwacht over een maand de tarieven kunnen te communiceren en we blijven we tot januari sowieso "on speaking terms", zoals men dat noemt.

1 september 2021



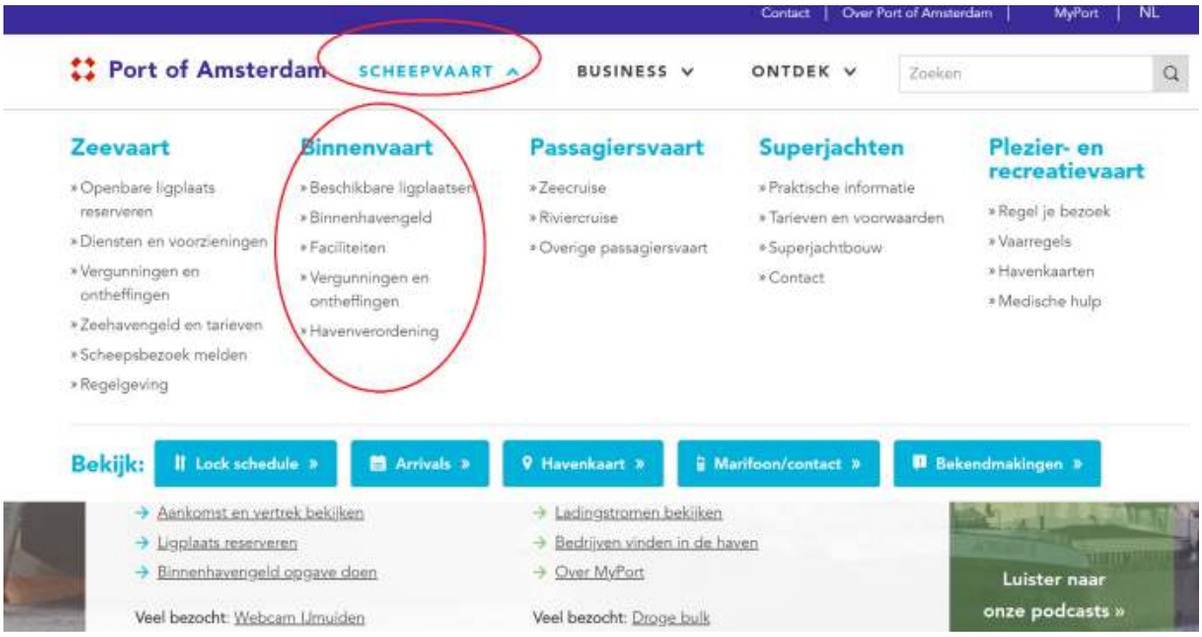
Website van de haven van Amsterdam

De website van de haven van Amsterdam is aangepast en de ligplaatsen en faciliteiten voor de binnenvaart zijn nu een stuk makkelijker te vinden.

Eerst met je muis over scheepvaart bewegen en vervolgens komt de kolom binnenvaart vanzelf in beeld.

Of meteen deze link gebruiken https://www.portofamsterdam.com/nl/Binnenvaart-B

Reacties zijn welkom



Tweede proefperiode ‘langer liggen’ van start

Vanaf 1 september tot 1 december 2021 start Rijkswaterstaat de tweede fase van de proef voor het langer liggen op ca. 20 (clusters van) 3x24 uurs-ligplaatsen. Schippers mogen dan opnieuw op een geselecteerd aantal RWS-locaties ligplaats nemen met een maximum van 14 dagen. Deze keer is dat ongeacht eventuele reden of omstandigheden; de langere ligtijd hoeft in deze tweede proefperiode dus niet langer Corona-gerelateerd te zijn. Een veilige en efficiënte doorgaande vaart, blijven ook in deze tweede proefperiode de leidende uitgangspunten bij de beoordeling van de aanvraag.

Hoe werkt het?
De gangbare meldprocedure blijft van toepassing, inclusief het, bij aankomst of gaandeweg het liggen, melden dat men gebruik wil maken van de mogelijkheid om langer te liggen dan 3x24 uur. In overleg wordt dan, op basis van de actuele situatie en met de bovengenoemde uitgangspunten, gekeken of dit gehonoreerd kan worden.

Deelnemende ligplaatsen
De ligplaatsen voor de tweede proefperiode zijn dezelfde als de eerste periode en zijn geselecteerd op basis van suggesties van de binnenvaart, de ligplaatsbeheerder en historische bezettingsdata. De ligplaatsen voor beide proeven komen dan ook grotendeels overeen. Er zijn 2 bijzonderheden:

- Eén van de locaties bij Sas van Gent maakt deze keer geen deel uit van de proef vanwege noodzakelijk herstel van de kade.
- Voor Tholen geldt alleen een uitbreiding van de capaciteit om langer te liggen. Men kan dubbel liggen op ligplaats Tholen 4. Het normaal geldende liggeld blijft ook tijdens de proef van kracht. Op dit moment vinden op de locatie Tholen bovendien, onderhoudswerkzaamheden plaats aan de ligplaatsen. Dit leidt in het begin van de proefperiode tot minder beschikbaarheid.

Voor de in de eerste proefperiode deelnemende ligplaatsen op het Merwedekanaal, in beheer bij de provincie Zuid-Holland, geldt dat op korte termijn duidelijkheid komt of en in welke hoedanigheid daar vervolgstappen plaats vinden.

Voor het gehele bestand verwijzen wij naar onze website: https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/dossier-ligplaatsbeleid/tweede-proefperiode-langer-liggen-van-start/

Nautisch-Technisch Zaanstad

Overleg Zaanstad

Samenwerking Zaanstad - RWS betreffende bijzonder transportvergunningen gemeente overschrijdend.

RWS ontvangt de aanvraag en vraagt eventueel CvO op. De behandelaar, gemeente Zaanstad, deze stuurt de vergunning retour naar RWS. De behandeltermijn is 3 dagen mits alle documenten aanwezig zijn.

In verband met de karakteristiek van de vaarweg zijn transporten met een lading met een lateraaloppervlakte van > 850m2 en hoger zijn dan 15m of met een scheepsafmeting groter dan 115 x 11,50 x 3,5 x 36 m bijzondere transporten.

Indien het een woonark betreft die onder voorwaarden wordt getransporteerd (zie beleidsregel RWS) dan is er “geen klaarblijkelijk gevaar” en geldt er alleen een meldingsplug. In overleg met transporteurs heeft Zaanstad besloten de benodigde minimale veiligheidsafstand te verkleinen, conform het ESTRIN van 75 naar 30 of 50cm. RWS overweegt deze versoepeling op zone 4 wateren ook te volgen.

Drempel Prins Willem Alexanderbrug.
Naar verwachting gaat de drempel in 2025 verwijderd worden. Aanvullend onderzoek van Marin heeft aangetoond dat er met een diepgang van KP - 3,5m en een snelheidsbeperking van max. 5 km/u over de koppeldrempel gevaren kan worden. Tot 3m diepgang t.o.v. KP geldt de huidige maximale scheepssnelheid (9 km/u). M.b.t. de diepgang wordt de Wilhelminasluis gelijk gehouden om niet de indruk te wekken de PWA brug met een grotere diepgang te kunnen passeren.

De vergadering is akkoord.

Maximale scheepsafmetingen Zaan.
Het voorstel voor maximale scheepsafmetingen op de Zaan worden: 115 x 11,50 x 3,50 x 36m (LxBxDxH) t.o.v. KP.
Afwijkingen zijn mogelijk met een bijzonder transportvergunning.
I.v.m. karakteristiek van de vaarweg zijn ook transporten die een lateraaloppervlak hebben > 850 m2 en hoger zijn dan 15m bijzondere transporten (eerder afgesproken met transporteur en BLN (Andries), zoals transporten met hoge tanks of lagere met meerdere op een rij). Dit om reguliere (container)schepen niet vergunningplichtig te laten zijn.

De vergadering is akkoord.

Maximale scheepssnelheid noordelijk deel Zaan.
in verband met de aanvaarbelasting nieuwe Zaanbrug dient de snelheid daar op 6 km/u te blijven. De aanvaarbescherming Brokking is gedimensioneerd op 7 km/u. BLN/ASV hebben gevraagd een verdere beperking van de max. snelheid alleen voor schepen met een grotere diepgang van toepassing te verklaren, aangezien de max. aanvaarbelasting alleen geldt voor geladen maatgevende schepen.
Om versnippering van maximale snelheden te voorkomen is in dit overleg besloten om vanaf de zwaaicirkel bij Brokking tot aan de Zaanbocht een max. van 6 km/u voor geladen schepen met een diepgang groter dan 3m vast te stellen. Voor ledige schepen en geladen schepen met een diepgang tot 3m verandert er niets.

Leeg en geladen tot 3m (gaat niets veranderen):
Tapsloot – Zwaaicirkel 9 km/u,
zwaaicirkel – Zaanbocht 12 km/u
Zaanbocht 6 km/u

Geladen van 3m tot 3,5m
Tapsloot – Zwaaicirkel 6 km/u,
zwaaicirkel – Zaanbocht 6 km/u
Zaanbocht 6 km/u

Opstelplaats Coenbrug.
Tussen de Coenbrug en de Prins Willem Alexanderbrug aan de Oostzijde komt een opstelplaats i.v.m. de spitssluiting van de Coenbrug.
Antea heeft onderzoek gedaan naar de kadestabiliteit. De palen kunnen op 10m. afstand in plaats van 13m vanaf de kade geplaatst worden waardoor er tot 17m breed afgemeerd kan worden. Er kan gebaggerd worden tot 5,40m. Echter in overleg met BLN is besloten tot 2,60m te baggeren aangezien er hoofdzakelijk gebruik gemaakt gaat worden door ledige maatgevende schepen en het budget niet toereikend is om tot volledige diepte te baggeren.
De eigenaar van de het terrein zal hierover worden geïnformeerd.

Op verzoek van BLN/ASV wordt er wel budget gereserveerd om op termijn de ligplaats naar 5,40m te baggeren.
Bij de wachtplaats wordt een eenvoudige walstroomvoorziening aangebracht, welke voor de scheepvaart kosteloos is. Het is niet toegestaan om de generator te gebruiken, dit in verband met de klachten van de omgeving. BLN/ASV zijn het niet eens met deze verplichting, aangezien er kortdurend afgemeerd zal worden en het uitrollen van kabels een te zware belasting is. Volgens ZST is dit echter een voorwaarde om klachten uit de omgeving te voorkomen.

Pleisterplaatsen NNV en steiger Hembrugterrein.
Pleisterplaats Nauerna: Naar aanleiding van inspraak in de raad en bewonersoverleg is er besloten dat er geen tweede steiger voor de pleziervaart komt in Nauerna. Ondanks dat de wethouder het niet eens is met de aangevoerde argumenten van de bewoners, heeft zij besloten het verschil van mening niet op de spits te drijven.
Hembrugsteiger: De steiger van het Hem-

brugterrein is een bestaande steiger. Optie: de steiger te verlengen of een aparte steiger aan te leggen aan de noordzijde. (de zuidzijde is niet geschikt in verband met hinderlijke waterbeweging). De steiger is dan bestemd voor in- en ontschepen van passagiersschepen. Het plan wordt samen met Port of Amsterdam uitgewerkt.

Zaanbrug opstelplaatsen beroepsvaart/pleziervaart.
De voorstellen zijn toegestuurd naar de genodigden.
Beroepsvaart vanuit de noord aan het Noordeinde en aan de zuid is nog in onderzoek. BLN/ASV zijn van mening dat de afstand tot wachtplaats Noordeinde tot de tijdelijke brug te groot is en dit ten koste gaat van een ligplaats. ZST stelt dat door middel van marifoon en de bochtcamera gericht op de ligplaats het geen probleem mag zijn. Een wachtplaats dichter bij de huidige Zaanbrug biedt onvoldoende capaciteit voor twee wachtende schepen en ligt te dicht op de vaargeul. Daarnaast is, gezien de huidige bezettingsgraad van de ligplaatsen aan het Noordeinde, dit voldoende omdat deze zelden volledig bezet zijn. Hierdoor is reeds besloten dat er aan de noordzijde een wachtplaats komt aan het Noordeinde.

Het voorstel is om aan de zuidzijde nabij de Bartelsluis een volwaardige wachtplaats te maken met afloop naar de openbare weg en het liefst met autoafzetplaats i.p.v. nabij de Spekhuisstraat. Voorlopig kan dan met een diepte van 3,90m t.o.v. KP worden volstaan gezien de maximale diepgang op de Zaan met 3,50m.
Recreatievaart: aan beide zijden van de tijdelijke brug op pontons als wachtplaats.

Nieuwe configuratie bunkerstation Havenstraat.
Het huidige bunkerstation Anton van Megen wordt over enkele jaren vervangen voor een groter station, waardoor ook grotere schepen kunnen bunkeren. Het past onder de ruimtelijke en nautische voorwaarden.
Aandachtspunten zijn:
- De breedte ten opzichte van de beschikbare vaarweg en het dok bij Voorruit.
- De afstand tussen de bunkerende schepen ten opzichte van de J.M. Den Uylbrug (minimale afstand vanaf het remmingwerk – J. M. Den Uylbrug is 160 meter voor een lengte van 135m. schip.

Wordt ter kennisneming aangenomen en zien geen bezwaren.

Rondvraag:
ZST: Er zijn enkele aanvaringen met bruggen in het land geweest. Is de oorzaak bekend? Er volgt een landelijk onderzoek. De meeste oorzaken van aanvaringen zijn;
- Niet bekend zijn met de vaarweg (buitenlands schip).
- Te lange vaaruren.
- Ervaring bemanning.
- Gebrekkige communicatie overdracht tussen de schippers.
- Geen reisvoorbereiding.

Verkeersbesluit Zaandam

De Achterzaan is of wordt conform plan van aanpak “Vaart in de Zaan” geschikt gemaakt voor binnenvaartschepen CEMT-klasse Va. Hiertoe zijn diverse aanpassingen uitgevoerd aan het vaarwegprofiel, zoals de renovatie van de Wilhelminasluis, baggeren en de vervanging van de Zaanbrug.

In het voorjaar van 2021 zijn proeven gehouden met geladen duwbakken met verschillende diepgangen en snelheden om de waterbeweging bij passage te monitoren.

De netto inzinking is mede afhankelijkheid van de scheepssnelheid en stroomsnelheid van het water.

Op basis van deze onderzoeken en overleggen met de belangenorganisaties voor de scheepvaart is een maximale diepgang en snelheid bepaald van 3,50m diepgang t.o.v. het kanaalpeil met een maximum snelheid van 5 km/u (rekening houdend met een stroomsnelheid van 1 km/u).

De praktijk is dat door het bochtige karakter van de rivier ter plaatse en de kunstwerken doorgaans niet harder wordt gevaren dan 7 km/u, terwijl er al jaren een maximumscheepssnelheid voor geladen schepen geldt van 9 km/u. Voor geladen schepen die een diepgang hebben gelijk of onder de 3m is een verdere beperking niet noodzakelijk gebleken.
Vanuit praktische overwegingen wordt de diepte van de koppeldrempel aangegeven ten opzichte van het kanaalpeil middels verkeersteken C.1. Het teken geeft, voorzien van een getal, de aanwezige waterdiepte in centimeters en niet de toegestane diepgang van schepen aan. Deze wordt wel op het onderbord van verkeersteken B.6 aangegeven.

De door de scheepvaart in acht te nemen veiligheidsmarge, dus het hebben van voldoende water onder de kiel, is ter beoordeling van de schipper, doch mag de diepgang niet meer dan 3,50m zijn t.o.v. KP.
Indien scheepvaart behoefte heeft om toch met een grotere diepgang de PWA-brug te passeren is dat onder voorwaarde mogelijk middels een bijzonder transportvergunning tot 3,70m diepgang t.o.v. het kanaalpeil en een maximale scheepssnelheid van 4 km/u.

Dit besluit wordt aangehaald als: Verkeersbesluit Scheepvaartverkeerswet maximale scheepsdiepgang- en snelheid Prins Willem Alexanderbrug.

Door gereed komen van de Wilhelminasluis is het mogelijk om de Achterzaan te bevaren met grotere schepen, echter is deze vaarweg nog niet in het geheel geschikt. Onder de Prins Willem Alexanderbrug is na de voorgaande baggerwerkzaamheden gebleken dat de koppeldrempel onder het beweegbare gedeelte van de brug, de val, hoger ligt dan was aangenomen. Hierdoor lopen schepen het risico tegen deze drempel aan te varen wanneer zij te diep zijn beladen. Dit is ook afhankelijk van de scheepssnelheid, waardoor er ter plaatse van de brug zowel een diepgangsbeperking als een snelheidsbeper-

king dient te gelden. Tot een diepgang van 3m gelden er geen aanvullende maatregelen, echter vanaf de 3m tot de 3,50m diepgang dienen schepen langzamer de brug te passeren.

Het is de bedoeling om in 2025 deze drempel, na gereedkomen van de Zaanbrug in Wormerveer, ook te verwijderen waarna de Achterzaan volledig benut kan worden tot een diepgang van 4m voor duwbakken.

Met het verkeersbesluit voor de WHS wordt al tot een verruiming van de scheepsafmetingen besloten dan tot nu toe mogelijk was (van 3 naar 3,50m). Met dit verkeersbesluit borgt Zaanstad de veiligheid op de Achterzaan.

Waarom niet in één verkeersbesluit:
In dit tweede concept wordt in navolging en aansluitende op het verkeersbesluit van de Wilhelminasluis (WHS) dit tijdelijke verkeersbesluit genomen voor de Prins Willem Alexanderbrug. De reden dat dit niet in het verkeersbesluit voor de (WHS) is verwerkt is dat Zaanstad het nautisch beheer van de sluis uitvoert in mandaat namens de PNH en dat dit verkeersbesluit tijdelijk is.

Nog meer verkeersbesluiten:
Ja, in de loop van dit jaar zal er voor de gehele Achterzaan nog een verkeersbesluit komen voor de maximale scheepsafmetingen en –snelheden, aangezien het noodzakelijk is om de veiligheid van de scheepvaart te borgen en anderzijds het verkeerskundig ontwerp van de vaarweg i.r.t. de vele bouwwerken langs de Zaan.

Hierbij is het uitgangspunt om te voldoen aan de Richtlijnen Vaarwegen voor de CEMT klasse-Va. Zaanstad wil echter voor de Zaan in het geheel als één loket voor de scheepvaart dienen om aanvraag van vergunningen te vergemakkelijken, zoals voor werkzaamheden en bijzondere transporten. Hiervoor zijn gesprekken gaande met gemeenten die aansluiten langs de Zaan. Nadat hier overeenstemming over is, zal dit verwerkt worden in één verkeersbesluit.

Onlangs is Zaanstad hiervoor ook een samenwerking aangegaan met RWS om dit voor transporteurs die bijzondere transporten over water verrichten die verder gaan dan alleen de Zaan, te vereenvoudigen.

Overleg belanghebbenden:
Deze verkeersbesluiten zijn tot stand gekomen samen met de direct belanghebbenden zoals de belangenorganisaties voor de scheepvaart en na consultatie van rederijen die frequent gebruik maken van de Zaan en op basis van onderzoeksrapporten van het maritiem onderzoeksbureau het MARIN.

Autosteiger Zaandam

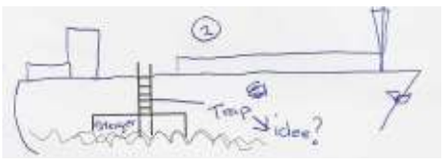
Wij komen regelmatig in het mooie Zaandam en meren meestal in de zeehaven af.
Aangezien de meeste schepen (wij dus ook) een auto aan boord hebben staan wordt deze regelmatig van en aan boord gezet.

De zeehaven van Zaandam heeft een mooi autosteiger om de auto van en aan boord te zetten maar (er is altijd weer een MAAR) toch hebben wij vaak moeite om de auto er daar op en af te zetten “waar komt dat dan door“ zult u zich afvragen, dat komt doordat er eigenlijk één afmeer paal te weinig staat of de volgende afmeer paal te ver verwijderd staat van het autosteiger.

De autokraan staat bij ons (en bij meerdere schepen) op het schip aan de bakboordzijde, aan die zijde moeten wij dus ook afmeren om de auto erop of af te zetten, wij liggen dan met het voorschip naar binnen (kop voor) en daar staat bij het voorschip geen afmeer paal dus ligt het voorschip los. Alleen het achterschip kunnen wij vast maken en bij wind is dat zeker(haast) niet te doen. Het voorschip gaat zoeken.

Aan de andere kant van het autosteiger staat wel een extra afmeerpaal, dus schepen die hun autokraan aan stuurboordzijde hebben staan ondervinden geen last … …… tot zover de gemiste afmeerpaal.

Nog één autosteiger vraagje
Het autosteiger is nogal laag, hoge en dan vaak ook grote schepen kampen met het probleem dat je moeilijk van en aan boord kunt komen. Ik denk dat het met een ingebouwde trap die ophoog loopt het probleem misschien op te lossen is.



Tot slot mijn vraag en natuurlijk van meerdere schippers, zou er naar deze twee probleempjes omrent het autosteiger gekeken kunnen worden? Wie weet komt er een oplossing.

Vriendelijke groet T. van den Akker Schouten. m/s La vida

Ministerie I&W

Overleggen met ministerie I&W

Op 24 september hebben Gerberdien en Sunniva Fluitsma een overleg gevoerd met Ministerie I&W.

Onderstaande onderwerpen zijn aan de orde gekomen:

Rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven:
De huidige Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven heeft een overeenkomst tot 2022 waarin hij het bedrijfsleven vertegenwoordigt. Nu moet er een nieuwe Rijnvaartcommissaris komen en het Ministerie heeft de verschillende organisaties gevraagd met een voorstel te komen. De ASV heeft aangegeven dat de wijze waarop tot op dit moment de rol van Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven ingevuld wordt, bij ons tot een opzegging van het vertrouwen in deze persoon heeft geleid, al enkele jaren geleden. (zie " Is er nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven?"). Dit opzeggen van vertrouwen heeft de ASV breed gedeeld, maar het Ministerie – toch de "werkgever" van de Rijnvaartcommissaris- heeft hier nooit enige actie op gezet.

Dit is in dit gesprek aan de orde gesteld door de ASV. Ook het nooit aanwezig zijn bij overleggen waar de ASV aanwezig is, zoals het OTNB, en waar de standpunten bepaald zouden moeten worden en gedachtenuitwisseling zou moeten plaatsvinden aangaande regelgeving CCR, maakt dat de aanwezigheid van de Rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven dubieus is, sprekend namens het bedrijfsleven, maar luisterend naar slechts een bepaald deel van ambtenaren en organisaties. Het overleg dat wel gevoerd wordt elke maand, is een CCR-paraplu waar in 1,5 uur de lopende zaken worden doorgesproken met de delegatie en vertegenwoordigers van binnenvaart (Binnenvaart en Vaarwegen, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ), Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal (DGMI) en ILT). Hier komt geen schipper aan te pas. En dat terwijl in de vacature omschreven staat: *"U overlegt veelvuldig met het bedrijfsleven om zoveel mogelijk tot een gezamenlijke inbreng namens het bedrijfsleven te komen. U koppelt ook regelmatig terug."*

Volgens de ASV is dit geheel tegen de afspraken in. De ASV vraagt het Ministerie hoe zij haar rol als "werkgever" heeft opgepakt en hoe dit dan in de toekomst zal gaan, voordat we op zoek gaan naar en veel energie besteden aan het aanstellen van een volgende "Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven".

Ministerie I&W heeft toegezegd bij de andere organisaties na te vragen de procedure op te starten met de uitgangspunten zoals genoemd in de vacature-omschrijving.

Verder zal het hoofd Binnenvaart en Vaarwegen en plaatsvervangend Rijnvaartcommissaris de Secretaris-Generaal van de CCR worden. De ASV vermeldde dat die functie helemaal niet beschreven staat in de CCR stukken. Volgens Ministerie I&W is dat een uitvoerende rol naar aanleiding van de besluiten die genomen worden door de CCR-delegaties, waarbij de Secretaris-Generaal de opdracht krijgt die besluiten uit te voeren.

Klaagschrift n.a.v. OTNB
Verder heeft de ASV aangegeven bijzonder ontevreden te zijn over het OTNB van juni 2021 en de antwoorden die er (niet) kwamen op vragen over de (door het Ministerie aangeleverde) stukken zoals gesteld door de ASV. Daarom is er uiteindelijk een officieel klaagschrift ingediend bij het Ministerie I&W door onze advocaat. De ASV is verder niet inhoudelijk op de zaak ingegaan behalve op het moment dat gezegd werd dat de ASV "uit het OTNB gestapt zou zijn". Daarop heeft de ASV herhaald (zoals het ook overal omschreven is) dat de ASV zich voor het betreffende overleg op dat moment afgemeld heeft.

Biodiesel waaronder FAME onderzocht door NEN: ASV toch weer genegeerd
Ook heeft de ASV gevraagd hoe het nu zit met het onderzoek naar de biobrandstoffen zoals uitgevoerd zou worden door het NEN, omdat de ASV erbij betrokken zou worden en de ASV op alle mogelijke manieren heeft aangegeven nog niets gehoord te hebben.

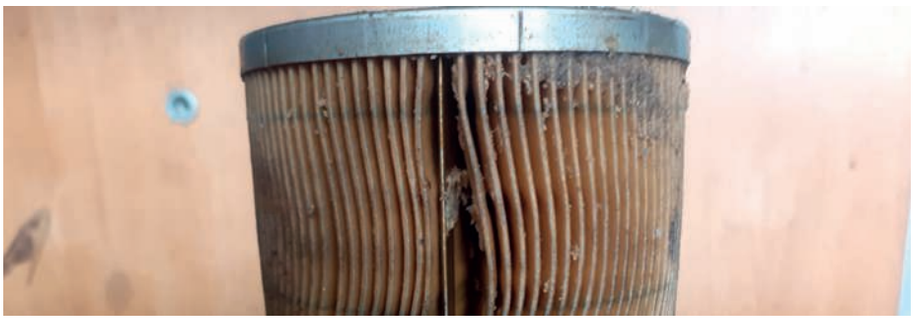
Dat zou onmiddellijk nagevraagd worden. Na dit overleg is dat ook gebeurd, waaruit bleek dat het onderzoek dus toch buiten de ASV om heeft plaatsgevonden. Na navraag vanuit het Ministerie bij het NEN ontving de ASV onderstaande reactie:

"….dat ASV nog niet benaderd is over het door NEN uitgevoerde onderzoek naar de risico's van biodiesel in de binnenvaart. Wij hadden bij het begin van onze opdracht geen namen of mailadressen doorgekregen en onze assistente heeft wel de ASV centraal aangeschreven volgens mij. Maar e.e.a. zal in de vakantieperiode verder vergeten zijn op te volgen. Het spijt me dat contact met uw vereniging pas nu plaatsvindt
Hoe dan ook: wij zijn al ver met onze analyse en met de huidige informatie heb ik nu direct geen verder vragen aan de ASV om verduidelijking van de situatie in de markt. Mogelijk dat ik bij het schrijven van het rapport nog tegen zaken aanloop en die ik dan wellicht per mail of telefonisch met u hoop te checken volgende week. Op 4 oktober bespreken wij onze eerste conclusies en aanzet tot aanbevelingen met het Ministerie waarna we de tijd willen nemen om deze ook met verschillende vakverenigingen te checken. Is het wat u beide betreft goed dat ik dan na 4 oktober in elk geval bij u terugkom?"

ASV heeft zeker nooit een mail ontvangen, zoals de organisatie vast wel weet en kan controleren.

Wij begrijpen vanuit het Ministerie dat men dit antwoord ook onvoldoende vindt en men de ASV alsnog moet betrekken bij het onderzoek. Of het gebeurt en hoe dat gebeurt?

Sunniva en Gerberdien



Klacht ASV naar aanleiding van het OTNB

Het periodieke overleg OTNB, waar de ASV aan deelneemt, bestaat al decennialang en staat voor 'Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart'. Middels dit OTNB wenst de Nederlandse onderhandelings-delegatie input vanuit het bedrijfsleven te krijgen ten behoeve van deelname aan de plenaire vergadering, de Comités en de verschillende werkgroepen van de CCR. Zoals de Minister Infrastructuur en Milieu in 2014 vermeldde:

"De onderhandelingsinzet van de Nederlandse delegatie in deze Comités is traditiegetrouw voorbesproken met een uitgebreide delegatie van het Nederlandse binnenvaartbedrijfsleven, alsmede met uitvoerings- en handhavingsinstanties in het zogenaamde Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart."

Kortom, het OTNB is bedoeld ten behoeve van de standpuntbepaling en onderhandelingsinzet van de Nederlandse delegatie.

Echter, hoewel dit een dossier is dat voor binnenvaartschippers van cruciaal belang is, verloopt de communicatie volgens de ASV niet goed betreffende de standpuntbepaling ten aanzien van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het daarbij behorende overleg met de sector. Dit speelt al langere tijd, maar de afgelopen periode hebben ambtenaren van het Ministerie zich zodanig opgesteld dat de ASV vindt dat niet langer sprake is van gedrag dat burgers, bedrijven of belangenorganisaties van het Ministerie zouden mogen verwachten. Het gedrag en de houding van de betrokkenen is zodanig dat de ASV ervaart dat de ruimte om belangen van de binnenvaart naar voren te brengen, wordt belemmerd ten koste van een zorgvuldige voorbereiding van de standpuntbepaling van Nederland en daarmee ten nadele van de individuele binnenvaartschippers.

OMSCHRIJVING GANG VAN ZAKEN
Op 8 juni 2021 ontvangt de ASV per e-mail de uitnodiging voor het OTNB Techniek dat op dinsdag 15 juni 2021 om 10 uur via WebEX zal plaatsvinden. Men geeft in de e-mail aan dat als daar behoefte aan is uiteraard nog andere zaken/ onderwerpen onder de aandacht kunnen worden gebracht bij punt 4 (Wvttk) of punt 5 (Rondvraag).
De ASV heeft voorafgaand aan het ONTB Techniek de meegezonden stukken bestudeerd, waaronder een document dat de officiële samenvatting betreft vanuit de CCR van de bijdragen van de Duitse, Oostenrijkse, Nederlandse en Zwitserse delegatie betreffende de toepassing van de overgangsbepalingen.
In dit document zijn aan het slot algemene standpunten weergegeven van de delegatie van Duitsland en de delegatie van Oostenrijk. De ASV vond de volgende standpunten van Duitsland respectievelijk Oostenrijk belangrijk voor de binnenvaartschippers, te weten:

"DE (Duitsland): Principes met het oog op een vereenvoudiging:
Voor de beoogde vereenvoudiging volgt de werkgroep de volgende principes:
- […]
- Overgangsbepalingen die slechts enkele vaartuigen betreffen, worden vermeden.
- […]

AT (Oostenrijk): Aanvullende opmerkingen van AT die impliciet voortvloeien uit de behandeling van dit thema in een ander kader besproken zouden moeten worden: […]

Nieuwbouw versus ombouw:
In tegenstelling tot zeeschepen waarbij de mogelijkheden om te besparen en te moderniseren hebben bijgedragen tot een aanzienlijk grotere afmetingen van de schepen, zijn de mogelijkheden om de schepen groter te maken en om daardoor schaaleffecten te bereiken gezien de omstandigheden in de binnenvaart gelimiteerd door natuurlijke grenzen. Gezien dit feit kan de vraag opgeworpen worden of de nieuwbouw van schepen, met de enorme hoeveelheid energie die daarvoor nodig is en de CO2-uitstoot die daardoor veroorzaakt wordt, echt wel de voorkeur moet hebben. Het zou daarom goed zijn om eens te onderzoeken hoe ombouw en aanpassingen in vergelijking met nieuwbouw vanuit milieuoverwegingen zich tot elkaar verhouden (dus denkend aan de totale energie- en milieubalans (footprint) van bouw en exploitatie)."

Ter nadere toelichting op voornoemde standpunten van Duitsland en Oostenrijk:
Wat betreft het standpunt van **Duitsland** geldt voor binnenvaartschippers met kleinere schepen dat zij soms geraakt worden door verstrekkende overgangsbepalingen. Zo'n bepaling kan zelfs betekenen dat een binnenvaartschipper besluit zijn schip uit de vaart te nemen (en bijvoorbeeld als woonboot te verkopen) en te stoppen met het binnenvaartbedrijf. Sommige overgangsbepalingen raken slechts een zeer gering aantal schepen. Volgens Duitsland zou – ter vereenvoudiging van de overgangsbepalingen – die overgangsbepaling dan moeten vervallen. De Nederlandse delegatie onderschrijft de vereenvoudiging van overgangsbepalingen.
Wat betreft het standpunt van **Oostenrijk** geldt dat de huidige ES-TRIN binnenvaartschippers dwingt eerder hun huidige schip te vervangen door een nieuwbouwschip dan als die regels niet zouden gelden. In dat laatste geval zouden zij langer kunnen doorvaren met hun huidige schip. Oostenrijk werpt de vraag op of dit effect gelet op de enorme CO2-uitstoot die wordt veroorzaakt door de nieuwbouw van schepen wel verstandig is vanuit duurzaamheidsoogpunt. Deze benadering van het 'opgebruiken' in plaats van het laten bouwen van duurzamere nieuwbouw c.q. hergebruik ter voorkoming van CO2-uitstoot is een belangrijke pijler geworden in het klimaatdiscours. Oostenrijk verzoekt om dit onderwerp en deze benadering te bespreken in de CCR met de onderhandelingsdelegaties van de Rijnlanden. Kortom, Oostenrijk agendeert dit onderwerp en dit zal ter bespreking in de CCR worden voorgelegd. Vanzelfsprekend is dit eveneens een belangrijk onderwerp voor binnenvaartschippers.

Standpunt Nederlandse delegatie gevraagd:
Op dinsdag 15 juni 2021 vindt het OTNB Techniek plaats. Daaraan nemen vanuit het Ministerie deel de plaatsvervangend Rijnvaartcommissaris en het Ministerie van I&W. Het Ministerie I&W fungeert als voorzitter van het overleg. Géén van de vier Rijnvaartcommissarissen is aanwezig bij dit OTNB. Ook de Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven is niet aanwezig. Hij is overigens in de afgelopen OTNB Techniek-overleggen nagenoeg nooit aanwezig geweest. Namens de ASV nemen mevrouw Lubbers, secretaris van het bestuur, mevrouw Fluitsma, woordvoerder van ASV, en Machiel Smitsman, een denktank-lid deel aan dit OTNB.

Bij Wvttk stelt mevrouw Fluitsma de vraag wat het standpunt is van de Nederlandse onderhandelingsdelegatie ten aanzien van voornoemde standpunten van Duitsland respectievelijk Oostenrijk. Daar wordt door de plaatsvervangend Rijnvaartcommissaris gereageerd al zou dit toch helemaal niet aan de orde zijn. Mevrouw Fluitsma wijst vervolgens op de toegezonden stukken en dat dit de standpunten zijn van die Rijnlanden, zoals daarin verwoord.

Geen antwoord, geen mogelijkheid tot

input vanuit het bedrijfsleven
In het kort komt het erop neer dat de ASV geen antwoord krijgt op de vraag wat nu eigenlijk de houding is van de Nederlandse delegatie t.o.v. deze stellingen. Ook niet nadat er meermaals mails over gestuurd zijn aan de betrokkenen. Ook niet nadat er meermalen aan het Ministerie gevraagd is wanneer er een antwoord komt. Het antwoord komt er niet. Er wordt ook niet voorgesteld het in een volgend OTNB alsnog te bespreken. Dit is in strijd met het uitgangspunt van het Ministerie zelf:
Middels dit OTNB wenst de Nederlandse onderhandelings¬delegatie input vanuit het bedrijfsleven te krijgen ten behoeve van deelname aan de plenaire vergadering, de Comités en de verschillende werkgroepen van de CCR.
Toen duidelijk werd dat dit onderwerp ook niet in het eerstvolgende OTNB besproken zou worden, heeft de ASV zich afgemeld voor het overleg. Wij hadden ons immers niet op de juiste wijze kunnen voorbereiden.

DE KLACHT
De ASV vindt dat zij recht heeft op behoorlijke antwoorden op legitieme vragen, passende acties vanuit het Ministerie alsook een fatsoenlijke en professionele bejegening en communicatie. Daarbij hoort het serieus voorbereiden van vergaderingen, zoals het OTNB, het fatsoenlijk bejegenen van deelnemers aan het OTNB en een behoorlijke taakvervulling van de (plaatsvervangende) Rijnvaartcommissarissen. Dit is helaas niet het geval geweest ten aanzien van voornoemde gang van zaken volgens de ASV. Daarover beklaagt de ASV zich.

De ASV is niet lichtzinnig overgegaan tot indiening van deze klacht.
De ASV-denktankleden en bestuur hebben na overleg gezamenlijk besloten tot indiening van deze klacht. De ASV hoopt dat de ambtenaren van het Ministerie ook ten aanzien van CCR (en alles wat daarbij hoort) zich op professionele en constructieve wijze kunnen gedragen ten behoeve van een zorgvuldige standpuntbepaling. Voor de binnenvaartschippers is het onderwerp dermate belangrijk en ingrijpend in hun dagelijkse leven (zowel in het bedrijf als privé) dat hen er veel aan gelegen is om constructief, op de inhoud, door het Ministerie geïnformeerd en betrokken te worden.
Voor de ASV is dit geen incident, maar een manier van handelen die we al te vaak zijn tegengekomen de afgelopen jaren. We worden genegeerd of zelfs vijandig bejegend. Daarom hebben we uiteindelijk de weg gekozen tot het indienen van een officiële klacht. Kirsten Boele, advocaat bij Wybenga advocaten, heeft de klacht namens de ASV ingediend.

We houden u op de hoogte.

Verslag overleg RWS

Aanwezig namens de ASV: Gerberdien le Sage, Sunniva Fluitsma, Esther Lubbers. In dit overleg ging het vooral om hoe we in de toekomst, over onderwerpen die ons samen aangaan, deze samen zullen bespreken.

Alle aanwezigen waren het ermee eens dat het goed is zaken bij elkaar onder de aandacht te brengen, om zo te kijken wat ermee gedaan kan worden of uitgelegd wordt waarom dingen zo gelopen zijn.

Vooralsnog is er afgesproken minimaal twee keer per jaar een overleg in te plannen in deze setting. Mocht het nodig zijn, dan kan dat vaker.

Er is ook nagedacht over hoe we elkaar kunnen versterken in bijvoorbeeld de binnenvaart nog beter in beeld te krijgen bij de rest van Nederland en het belang daarvan in te laten zien, dat er veel meer gebruik van gemaakt kan/moet worden.

Ook de communicatie is aan bod geweest en daarvan concluderen beide partijen dat die heel belangrijk is om dit goed te doen, want dat kan een hoop gedoe voorkomen. Inmiddels is de tweede ligplaatsenproef van start gegaan (start 1-9-2021 tot 1-12-2021).

De periodes van vakantie en feestdagen zijn hierin niet meegenomen, omdat daarvan al bekend is dat de ligplaatsen drukker bezet zijn.

In de najaarsvergadering van de ASV op 2 oktober zal RWS aanwezig zijn en een toelichting geven.

We hebben het ook over het 3 cm te breed te zijn voor de toegestane afmeting op de Brabantse kanalen gehad. En het dubieuze in deze; steeds grotere maten schepen toestaan op een aantal andere vaarwateren, terwijl aan het vaarwater nauwelijks iets tot niets verandert -op vaak het dubbel liggen verbod na dan, wat weer consequenties heeft op de ligplaatsen problematiek.

Gekeken zal worden naar het – door de ASV aangeleverde- specifieke voorbeeld, met de vraag: om hoeveel schepen zou het gaan en valt er iets aan aan te passen?

Het was een verhelderend en prettig gesprek en we besluiten elkaar op de hoogte te houden.

Fosfine

Gesol met de met fosfine besmette schepen

Eerst moesten de schippers via-via horen dat ze naar Amsterdam moesten verkassen, toen moest er weer een plan van aanpak gemaakt worden, en nog een en weer een ander.

Amsterdam kon of wilde de schepen niet ontvangen, toen moesten de schepen weer naar een andere plek, of nee….. toch weer niet. En dat allemaal moesten de schippers dan vaak via “anderen” horen.

Tenslotte moesten de schepen dan maar naar het slibeiland “IJsseloog” in het Ketelmeer. Alles was geregeld uiteindelijk: Een goedgekeurd plan van aanpak, Rijkswaterstaat akkoord, SZW akkoord, de schippers akkoord. Helaas was de provincie Flevoland niet tijdig op de hoogte gesteld, tenminste dat dachten we. Dus toen het schip Imatra er al was om de lading in bakken te laten overslaan (wat iedereen maar “ontgassen” blijft noemen), bleek opeens dat er vragen werden gesteld door Groen Links in Dronten en door de ChristenUnie in Flevoland. Groen Links vroeg zich af welke gevolgen het “ontgassen” heeft voor de natuur en of het wenselijk is dat dit in de gemeente Dronten plaatsvindt. De ChristenUnie heeft bedacht dat dit schadelijk zou zijn voor de beeldvorming van Flevoland in het bijzonder voor het toerisme in de omgeving van het Ketelmeer. Wel vreemd dat men daar dan een slibdepot heeft gemaakt.

Er bleek bovendien ook nog zoiets te zijn als een omgevingsdienst die geen groen licht heeft gegeven. Allemaal overheidsorganen die kennelijk niet (voldoende) met elkaar communiceren.

Wat gebeurde er ondertussen met de Coby (Utrecht) en de Semper Spera (Veghel)? De Coby lag al een paar weken bij industrieterrein Lage Weide in Utrecht, maar mocht voorlopig niet afreizen naar Flevoland. Toch voer het schip op 10 augustus in opdracht en onder begeleiding van Rijkswaterstaat richting het Ketelmeer.

Men hoorde dat men alvast naar Lelystad moest varen, zodat de schepen klaar zouden liggen als de provincie om 16.00 uur een besluit zou nemen. Rijkswaterstaat moet gedacht hebben: een beetje druk uitoefenen door de schepen alvast daarheen te varen zal wel helpen met het nemen van de juiste beslissing. Maar het liep allemaal anders. Niet alleen kreeg men definitief geen toestemming van de provincie om de schepen over te slaan, uit het besluit van de provincie bleek dat er al eerder een negatieve reactie was gekomen op het voornemen van Rijkswaterstaat. En dat was op hetzelfde moment als tegen de schippers is gezegd dat alle overheidsorganen akkoord zouden zijn en er dus richting Ketelmeer gevaren kon worden.

Want op 6 augustus, 4 dagen eerder dus, heeft de omgevingsdienst Flevoland, Gooi en Vechtstreek aan Rijkswaterstaat een preventieve last onder dwangsom opgelegd in verband met het voornemen om in de werkhaven van het baggerdepot IJsseloog de lading (graan) van een drietal binnenvaartschepen over te laden met als doel de lading te ontdoen van een teveel aan fosfinegas. In reactie van de voornoemde last onder dwangsom heeft Rijkswaterstaat verzocht om eenmalig toestemming te verlenen om alsnog voorgenomen activiteit te mogen uitvoeren.

Rijkswaterstaat wist dus dat de kans groot was dat er geen toestemming verleend zou worden, maar heeft de schippers in de waan gelaten dat alles in orde en geregeld was.

Maar de OFGV heeft die toestemming niet verleend. Waarna de schippers dus weer van een koude kermis thuiskwamen. Zij moesten dan maar in Lelystad gaan liggen.

Inmiddels zijn de schepen eindelijk gelost, maar wat is er gesold met de schippers. En waarom toch?

https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/3129990/gifschip-vaart-toch-al-richting-flevoland-onder-begeleiding-rijkswaterstaat.html#:~:text=UTRECHT%20%2D%20Het%20gifschip%20De%20Coby,van%20Rijkswaterstaat%20richting%20het%20Ketelmeer.

https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/3129990/gifschip-vaart-toch-al-richting-flevoland-onder-begeleiding-rijkswaterstaat.html#:~:text=UTRECHT%20%2D%20Het%20gifschip%20De%20Coby,van%20Rijkswaterstaat%20richting%20het%20Ketelmeer.

Sandra Beckerman (SP) stelt vragen over Fosfine

Sandra Beckerman (SP) heeft geschokt gereageerd op het nieuws rond de schepen met de (veel te hoge) fosfinewaardes in de lading tarwe. Kamerlid Sandra Beckerman zegt boos te zijn. Volgens haar heeft de overheid niets geleerd van een eerder ongeluk.

Zij reageert geschokt en boos op het voorval. Net als vele anderen had dit Kamerlid vakantie, maar ze heeft het onderwerp zo snel mogelijk op de agenda van de Tweede Kamer willen zetten. Ze heeft inmiddels schriftelijke vragen gesteld aan de Minister. “Het is schrikbarend dat er opnieuw ernstig vergiftigde lading op binnenvaartschepen is beland”, meldt de SP-er. “Schippers zijn in groot gevaar gebracht en dat moet niet kunnen.”

“In 2019 vroeg de SP de Minister al om maatregelen te nemen, nadat een schippersechtpaar op de IC was beland. Daar is veel te weinig mee gedaan. We moeten dit opnieuw agenderen om ongelukken te

voorkomen", zegt Beckerman o.a. tegen RTV Utrecht.

Het kamerlid wil, zoals al in een eerdere motie is aangenomen, onder andere dat de schippers in het vervolg weten wat er in de lading zit. Ze schrijft aan de Minister: "Wilt u ervoor zorgen dat schippers voortaan weten wat ze aan boord krijgen? Kunt u zorgen dat er gespecialiseerde controleurs (in het ruim) gaan meten welke gassen er in een lading zitten en dat aan de schipper bekend maken?"

Debat met de Minister
Inmiddels heeft hier een debat over plaatsgevonden waar de Minister wel enkele toezeggingen heeft gedaan, maar vooral refereerde aan de mate waarin de Havens (Amsterdam en Rotterdam) een beter plan van aanpak hebben gemaakt, waarbij de schippers meer beschermd zouden zijn. De Minister blijkt ervan uit te gaan dat er ook geheel volgens het Plan van aanpak gehandeld wordt en ook dat dit Plan van aanpak voldoende zou zijn.

Sandra Beckerman heeft hier vragen over gesteld, ook omdat in dit geval de lading via een trein uit Polen Nederland binnen is gekomen, waarbij het plan van aanpak kennelijk niet geldt.

Zij heeft na dit debat nog contact opgenomen met de ASV, omdat dit voor haar een nieuw onderwerp in haar portefeuille is. Er is afgesproken dat de ASV met haar contact zal houden over het vervolg van dit onderwerp.

De ASV heeft naar aanleiding daarvan enkele feiten op een rijtje gezet:

1. Men zegt dat inmiddels qua zeeschepen alles opgelost zou zijn in de zeehavens. De schippers maken echter nog geregeld mee dat zij met fosfine gegaste lading krijgen, waarbij er eerst ontkend wordt dat er fosfine in zou zitten en vervolgens wordt er nog steeds NIET bij de binnenvaartschepen gemeten hoe het met de lading gesteld is. Dus zo perfect gaat het echt niet (de Amsterdamse haven doet overigens echt wel haar best en de havenmeester reageert wel adequaat als schippers reclameren).
2. Dat de goederen komend uit Polen vaak besmet zijn is "algemeen bekend". Het personeel in Oss reageerde dan ook op een opvallende wijze. Toen de schipper zei dat het wel heel erg naar knoflook rook, zeiden zij "dat is altijd zo". Wat betekent dat? Dat er altijd fosfine in zit? Dat er gemeten zou zijn in Oss, is een vreemde zaak aangezien de maximale norm 0,5 ppm is en er in een schip een waarde gemeten werd van meer dan 300 ppm. Is dat over het hoofd gezien?
3. Het verbaasde ons te horen dat er onderzoek gedaan wordt naar strafbare feiten. Goed om te horen, maar we weten niet wie dat onderzoek doet en waarnaar precies? Het Ministerie van I&W hebben wij er om gevraagd en we krijgen eigenlijk geen antwoord.
4. Wonderlijk is ook dat we begrijpen uit de regelgeving Europa dat fosfine levensgevaarlijk etc. is en eigenlijk verboden BEHALVE op lichters en binnenvaartschepen. Dat is toch wel een heel vreemd verhaal. Dus de mensen aan boord van een binnenvaartschip zijn niet van belang? Bovendien werken mensen aan de wal er natuurlijk ook mee. In Oss staat men bij de overslag van trein naar schip gewoon naast een bandje uren in die gevaarlijke stof. En dan zegt het bedrijf dat hun werknemers niet aan gevaar zouden zijn blootgesteld!
5. Europarlementariër Tom Berendsen heeft inmiddels vragen gesteld over de gang van zaken in Europa. Wat is er nu eigenlijk geregeld, is het nu wel of niet verboden binnen Europa etc.? (het zeeschip kwam uit de Oekraïne).

Sandra Beckerman

Schriftelijke vragen fosfine Tom Berendsen

Vraag met verzoek om schriftelijk antwoord aan de Commissie
Artikel 138 van het Reglement
Tom Berendsen (PPE)

Betreft: Onveilige situatie voor binnenvaartschippers als gevolg van uit Europa afkomstige giftige lading

In Nederland liggen drie binnenvaartschepen al enkele weken stil doordat veel te hoge concentraties fosfine zijn aangetroffen in een uit Polen afkomstige lading graan1. Bij een controle werden 300 tot 400 deeltjes per eenheid van het giftige ontsmettingsgas gemeten dat al gevaarlijk is vanaf een concentratie van 0,5 deeltjes per eenheid. Over de giftige lading zijn de betreffende schippers bij overslag niet op de hoogte gebracht2. De te hoge concentraties fosfine in combinatie met de ontoereikende informatievoorziening hebben geleid tot een onveilige situatie voor de betreffende bemanning en alle andere betrokkenen bij de overslag.

1. Aan welke Europese wetgeving is het gebruik van fosfine en andere giftige stoffen in ladingen, inclusief de informatieverstrekking aan de vervoerder daaromtrent, op de Europese vervoersmarkt onderworpen?
2. Hoe beoordeelt de Europese Commissie, in het licht van zowel de huidige situatie als soortgelijke onveilige situaties in het verleden, de doeltreffendheid van de bestaande Europese regelgeving?
3. Overweegt de Europese Commissie aanscherping van de Europese regelgeving om onveilige situaties voor mens, dier en milieu als gevolg van te hoge concentraties fosfine en andere giftige stoffen in ladingen afkomstig uit Europa en daarbuiten te voorkomen en adequate informatievoorziening alsmede effectieve handhaving van de regelgeving te garanderen?

1. https://nos.nl/artikel/2393426-weergeen-oplossing-voor-binnenvaartschepen-met-giftige-lading-nul-resultaten-onrust
2. https://www.destentor.nl/zwolle/gifschip-uit-zwolle-aangekomen-bij-ketelmeer-waar-gevaarlijke-lading-wordtgelost~a685cb4b/

CDNI

Wie kent het CDNI akkoord?

Afgelopen vrijdag liep er een werknemer van het waterschap op het fabrieksterrein van Cosun suikerfabriek in Hoogkerk. Zij nam monsters van het koelwater van de fabriek.

Toen zij zag dat Ben het voorruim aan het uitspuiten was en het spoelwater aan het wegpompen was, vroeg ze wat Ben aan het lozen was en nam een monster. Ze vroeg wat we aan het lossen waren en wilde de vergunning zien. Ben legde gelijk uit dat dit kalksteen is en dat het spoelwater overboord mag volgens CDNI en dat we daar geen speciale vergunning voor nodig hebben. Schijnbaar dacht ze er anders over en nu het gekke: ze dacht dat wij cokes losten, waarop ze haar meerdere belde die even later aan de schuit stond met nog een extra collega. Hij vroeg ook om een vergunning, omdat hij was gekomen omdat er afvalwater van cokes geloosd werd. Hij vroeg naam, adres, etc. die hij niet kreeg. Voordat je het weet sturen ze straks een boete, dacht Ben, terwijl we doen wat mag. Ze gaan eerst maar vaststellen of er daadwerkelijk een overtreding plaatsvindt.

Ben heeft eerst uitgelegd dat wij toch echt kalkstenen lossen en bij lossen van cokes je ruim zwart wordt en het overduidelijk is dat dat bij ons niet het geval is en we dus kalkstenen lossen. Hij wees ook op de hoop kalkstenen naast het schip aan de wal.

50 meter verderop op de kade zijn vakken waarvan een vak voor cokes is en daar lagen we dus niet.

Wij hebben hen het CDNI-systeem uitgelegd, waar ze niets van wisten. Nog nooit van gehoord en ze vroegen nogmaals “hoe spel je dat” en ze zouden het verdrag opzoeken en bestuderen. Dus we hebben het gespeld en de klapper erbij gepakt en laten zien hoe het werkt. De stoffenlijst en de losverklaringen etc., het was voor hen totaal onbekend. We hebben laten zien dat als je cokes lost, je het afvalwater moet inleveren en meestal in kubels wordt opgevangen en we hebben kalksteen opgezocht en laten zien dat dat spoelwater overboord mag.

Wij vonden het vreemd dat er 3 man sterk van het waterschap zo handelen en totaal niet op de hoogte zijn van het CDNI-verdrag, dat al jaren voor de binnenvaart een verplichting is, maar wel aan het schip staan alsof wij fout handelen en betrapt zijn. We hebben dit vreemde voorval besproken met de ijkmeester van Cosun die dit op hun kantoor gaat bespreken, zodat als deze mensen moeilijk gaan doen, zij ervan weten.

We kregen wel te horen dat het cokes lossen een vergissing was en we inderdaad kalkstenen losten. We hopen dan maar dat het hierbij blijft en er niet over een poosje vervelende post komt, waarin wij dan weer moeten bewegen om hun falen recht te zetten.

Met vriendelijke groet,
Esther Lubbers

Europa

Digitalisering in Europa

Onderstaand schrijven heeft de ASV gestuurd aan Europarlementariër Berendsen (CDA)

Geachte meneer Berendsen,

De ASV is verheugd dat het mevrouw Nagtegaal gelukt is om de binnenvaart prominenter op de Europese agenda te zetten.
Wij kijken uit naar de vervolgstappen om de modal shift dichterbij te brengen.

Hiernaast willen wij toch ook nog graag inhoudelijk reageren op hetgeen wij gelezen hebben.

Want waar u, samen met Europa, inzet op (nog) verdere digitalisering van de binnenvaart rijst de vraag: is dat allemaal wel ten bate van de binnenvaart, zoals aangenomen wordt? En daarbij komt de vraag: is dit nu veiligheid verhogend of (soms ook) een gevaar voor veilig varen? Ton Quist heeft er een schrijven aan gewijd: “moeten wij dit wel willen?”.

Als bijlage een open brief van de heer Quist m.b.t. de vergaande digitalisering in de binnenvaart en de eventuele gevolgen hiervan. Hij schrijft daarover:

Dit proces gaat de gehele binnenvaart aan.

Ik ben ervan overtuigd dat een groot aantal averijen in de binnenvaart een direct gevolg van afleiding in de stuurhut is. Vanuit een ander perspectief zijn sommige incidenten anders simpelweg niet te verklaren.

Afleidingen kunnen een gevolg van gedwongen, digitale werkzaamheden zijn, opgelegd door derden. In onze moderne transportwereld wordt een piloot echter niet gedwongen zich digitaal bij het volgende vliegveld te melden, ondanks het feit dat hij een automatische piloot en een co-piloot heeft. Een treinbestuurder wordt eveneens niet gedwongen informatie digitaal door te geven en een vrachtwagenchauffeur ook niet. Waarom een binnenschip dan wel? Omdat het een automatische piloot heeft en de schipper hoogstwaarschijnlijk niet alleen aan boord is?

Welnu, de automatische piloot aan boord van een schip zit daar niet, opdat de schipper op zijn gemak kan gaan wandelen. De hypothese dat er nog iemand anders aan boord is, die kan bijspringen, is een foutieve, puur theoretische aanname.

Er zijn grote groepen varenden, die de problemen niet zien, omdat ze ervan overtuigd zijn dat ze makkelijk twee dingen heel goed tegelijk kunnen. Tegen deze groep zou ik willen zeggen: meld je onmiddellijk aan bij de wetenschap, want dergelijke personen is men tot op heden in geen enkel onderzoek tegengekomen. Het zal over de gehele wereld de wetenschap op zijn kop zetten, wanneer men een dergelijk persoon vindt!! Anderen zullen zich niet in de problematiek herkennen, omdat ‘het bij hen nooit voorkomt’; ontkenning is de methode een probleem niet onder ogen te hoeven zien.

Gezien het menselijk leed bij een averij, de grote, financiële en serieuze, commerciële gevolgen denk ik dat een ieder desalniettemin verplicht is, elke structurele oorzaak van ernstige averijen veroorzaakt door afleiding te voorkomen dan wel weg te nemen.

Om deze reden verzoek ik U bijgaande open brief , mits U de inhoud kunt onderschrijven, te verspreiden, of op een site te publiceren. U kunt dan in ieder geval zeggen dat U uw best hebt gedaan, de kans op een averij veroorzaakt door een opgelegde afleiding te minimaliseren. Het gaat U goed.

Met vriendelijke groet,
Ton Quist

Ik stuur u hierbij de bijlage waarin we onder andere lezen:
Is de schipper, die tussen de Kreekrak en Antwerpen al varende bezig is met een digitale aanmelding, volledig gefocust op het varen? Nee. ‘Neemt deze schipper op dat moment alle voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van ongelukken’? Nee. Dan overtreedt deze schipper artikel 1.04 uit het BPR. Bovendien is een door de Port of Antwerp digitaal volledig in beslag genomen schipper niet meer ‘in staat op een juiste wijze alle binnenkomende inlichtingen en eventuele aanwijzingen te vernemen’, wanneer hij op een schermpje bezig is. Conform het BPR, artikel 1.09, zou hij ‘op dat moment niet meer mogen varen’.

Wij zijn benieuwd naar uw mening hieromtrent.

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

Een reactie van de beleidsmedewerker van de heer Berendsen
“Er kwam al snel een reactie *namens* de heer Berendsen *via de beleidsmedewerker*, waarin gevraagd werd naar voorbeelden en rapporten.”

De ASV heeft daarom enkele stukken doorgestuurd, waaronder de **Onderbouwing vraag om evaluatie van bedienen bruggen en sluizen op afstand** waarbij de ASV aandringt aan op een evaluatie van de (gevolgen) van het bedienen van bruggen en sluizen op afstand.

De ASV heeft een aantal feiten op een rijtje gezet wat betreft bedienen van bruggen en sluizen op afstand:

Veiligheid gaat aantoonbaar achteruit.
Zie de ongevallen in Zaanstad en dergelijke

Consequenties voor vervoer/ verkeer over water
- Veel minder betrouwbaarheid van het goed functioneren.
- Geen “meedenkende” sluiswachter meer voor bijzondere omstandigheden.
- Meer vertragingen.
- Onmogelijke planningen: door dit bedienen op afstand wordt er steeds vaker verwacht van een schipper dat hij uren (soms zelfs 24 uur) van tevoren weet welke brug/sluis hij wil gebruiken. Dat is een onmogelijke opgave en leidt tot onnodig veel oponthoud.
- Doordat er meer veiligheidsmarges ingebouwd worden durft men niet meer te schutten zoals men in het verleden deed, dus worden de marges van de toegestane grootte van schepen aangepast. Ergo: bepaalde schepen zijn opeens “te groot” geworden om in sluizen te kunnen schutten waar ze dat al decennialang hebben gedaan: de binnenvaart wordt benadeeld.
- Hogere (maatschappelijke) kostenpost door toename stremmingen op water bij ongevallen/ grote storingen

(die steeds meer voorkomen).
- Kans op gehackt te worden is aantoonbaar aanwezig, waarmee bijvoorbeeld in Noord-Holland zo'n beetje de hele provincie platgelegd kan worden wat vervoer over water (en de weg?) betreft.

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

Voorbeelden
Ook hebben we wat voorbeelden gestuurd van stremmingen die op dat moment speelden, zoals de Zuid-Willemsvaart, die tot nader order gestremd was vanwege het niet functioneren van het netwerk/camera's en het Van Starkenborghkanaal in Friesland waarbij geen brug meer op afstand bediend kon worden en schippers in konvooi moesten varen om door een meerijdende brugwachter doorgelaten te worden tot…de laatste brug ook ter plekke niet meer bediend kon worden. Kwam dat allemaal doordat de lampjes van de slagboom niet uit wilden en het programma dan niet verder kan?

https://www.rtvnoord.nl/nieuws/855053/storing-bij-bruggen-van-starkenborghkanaal-en-reitdiep-mogelijk-vertraging-voor-scheepvaart

Digitalisering en automatisering moet een middel zijn, geen doel op zich.
De ASV heeft wel benadrukt niet tegen digitalisering of automatisering te zijn, maar wel tegen het idee dat dit altijd tot meer efficiëntie zou leiden, en dus altijd een verbetering zou zijn. Het moet een middel zijn, geen doel op zich.

Moeten we dit wel willen? (Open brief)

Het leven bestaat uit nogal wat wetmatigheden. Zo wordt het elke dag licht en donker en stroomt water altijd van hoog naar laag. In de media bestaan eveneens wetmatigheden. Zonder enige twijfel kunt U elke dag kiezen uit minimaal 5 praatprogramma's op de beeldbuis en elke week is er wel ergens een nieuw filmpje of fotootje van een averij (in de zee- of binnenvaart) op de sociale media te vinden.

Veel daadwerkelijke oorzaken van deze averijen in de binnenvaart worden helaas nooit opgehelderd, omdat noodzakelijke, waarheidsgetrouwe data (mede door het verzwijgen van de werkelijke toedracht*) ontbreken, zoals het 'rapport' van Intergo concludeerde. Desalniettemin kan niemand om het feit heen dat een aanzienlijk aantal averijen, mits degene aan het roer niet kort voor het incident het bewustzijn heeft verloren, aan onachtzaamheid is te wijten. Hoe is het namelijk anders te verklaren dat schepen niet op oproepen op een al decennia lang, wettelijk voorgeschreven blokkanaal reageren en vervolgens zonder enige koers- en /of snelheidscorrectie door te voeren bijvoorbeeld door een autocarrier door midden worden gevaren, over een schip heen varen, of kop op kop tot stilstand komen???

Deze onoplettendheid kan door een zeer bedenkelijke, persoonlijke keuze van de roerganger worden veroorzaakt, wanneer hij/zij in strijd met alle wetenschappelijke bewijzen er stellig van overtuigd is dat bijvoorbeeld aandachtig televisie kijken, intensief surfen op het wereldwijde web, of het vol overgave appen zonder enige moeite en risico met het geconcentreerd besturen van een schip kunnen worden gecombineerd.

Echter deze achteloosheid kan ook een gevolg van de eisen van de wal zijn. Een gedwongen onachtzaamheid!!! Totaal onacceptabel! Het is een feit dat de administratieve taken in de stuurhut de laatste jaren alleen maar zijn toegenomen. Behalve een reeks aan wettelijke administratieve verplichtingen vóór vertrek heeft menig schipper ook met administratieve verplichtingen jegens de zijlijn (klanten / terminals / bevrachters / havens e.d.) te maken. En al deze digitale werkzaamheden worden in de praktijk meestentijds door slechts 1 persoon verricht, de schipper, en veelal tijdens….. de vaart! En niet alleen bij prachtig mooi weer…, maar ook bij slecht zicht...!

Binnenkort dreigt er helaas weer een administratieve verplichting bij te komen. Meer als een gelikte, commerciële reclame dan als 'een boodschap van algemeen nut' is op de site van de Port of Antwerp te lezen dat deze instantie '*het leven van de schipper makkelijker wil maken*' met de invoering van de APICS Barge applicatie. *'Het melden van het in- en uitvaren van de haven, het raadplegen van ligplaatsen (als die er al zijn*) en het boeken van sluizen verlopen voortaan digitaal*'. Reden voor een feestje in de stuurhut? Het ei van Columbus?

Met de wetenschap dat in de praktijk deze nieuw opgelegde, digitale handelingen door de schipper zullen worden verricht, die tegelijkertijd de roerganger is, mist de schrijver onder de gelikte reclameboodschap van de Port of Antwerp de waarschuwing 'computeren tijdens de vaart brengt risico's met zich mee', zoals onder boodschappen van kredietverstrekkers altijd wordt gewaarschuwd dat 'geld lenen, geld kost'.

Inherent aan deze nieuwe regel verplicht de Port of Antwerp de scheepvaart feitelijk dat er zich een tweede persoon in de stuurhut moet bevinden, want conform artikel 2.1.3. van het Havenreglement '*mag niemand de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen*' , wat wel het geval zou kunnen zijn, wanneer de roerganger tegelijkertijd digitale handelingen **moet** verrichten; een mens kan zich nu eenmaal slechts op één enkele activiteit 100% concentreren (multitasken is de mens vreemd*). Is het in dezen toelaatbaar dat de algehele veiligheid in gevaar zou kunnen worden gebracht, omdat iemand aan de wal van de scheepvaart iets in digitale vorm wil hebben?

Is de schipper, die tussen de Kreekrak en Antwerpen al varende bezig is met een digitale aanmelding, volledig gefocust op het varen? Nee. '*Neemt deze schipper op dat moment alle voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van ongelukken'*? Nee. Dan overtreedt deze schipper artikel 1.04 uit het BPR. Bovendien is een door de Port of Antwerp digitaal volledig in beslag genomen schipper niet meer '*in staat op een juiste wijze alle binnenkomende inlichtingen en eventuele aanwijzingen te vernemen'*, wanneer hij op een schermpje bezig is. Conform het BPR, artikel 1.09, zou hij '*op dat moment niet meer mogen varen'.*

Dit impliceert dat niet alleen in het havengebied van de Port of Antwerp deze havendienst de schipper juridisch dwingt

een tweede persoon in de stuurhut te hebben, wanneer hij/zij zich digitaal moet melden, maar ook daar buiten. En niet alleen in BPR-gebied!

Een schip met drie opvarenden aan boord verlaat Vlissingen richting Antwerpen. De matroos heeft geladen en gaat conform het Arbeidstijden Besluit slapen. De stuurman kan nog 3 uurtjes van zijn wettelijke rusttijd genieten. De schipper gaat varen. Praktijk. Tijdens de vaart moet hij zich digitaal aanmelden bij de sluizen te Antwerpen. Hij/zij zal op dat moment zijn/haar aandacht meer richten op een communicatieschermpje dan op het varen. Op dat moment '*houdt hij/zij geen goede uitkijk*', wat in strijd met de artikelen 3 en 5 van het Westerschelde Reglement is. Maar wat moet hij/zij dan? De stuurman eerder uit bed halen? Kan een willekeurige overheidsdienst de scheepvaart dwingen dat men bestaande wetgeving negeert dan wel overtreedt?

Een kleiner schip vaart met slechts 1 bemanningslid en moet zich digitaal aanmelden. Door het switchen van provider vanwege de grenspassage is de enige opvarende langer op het scherm van zijn tablet gefixeerd dan wenselijk is. Er volgt een aanvaring. Kan deze schipper zich beroepen op het negeren van de wettelijke zorgvuldigheidsnorm door de Port of Antwerp?

Schendt deze Vlaamse Havendienst met de invoering van de nieuwe eisen de algemene zorgvuldigheidsnorm? In het Belgische Burgerlijke Wetboek, o.a. artikel 1383, staat namelijk dat '*een ieder aansprakelijk is niet alleen voor de schade, welk hij door zijn daad, maar ook voor die welke hij door onvoorzichtigheid (onzorgvuldigheid) heeft veroorzaakt*'. Interessante materie voor een advocaat.

Welk antwoord zal de Port of Antwerp geven op de vraag, hoe het mogelijk is dat men enerzijds eist dat dit kleinere schip de veiligheid niet in gevaar brengt en anderzijds tegelijkertijd eist dat de schipper met andere dingen bezig is dan met varen? Welke verklaring zal deze organisatie hebben voor het feit dat een trucker, die een container bij de Noordzee Terminal lost en eentje bij de Europa Terminal, dit niet bij een centraal meldpunt moet aangeven, inclusief aankomst- en vertrektijd, terwijl containerschepen zich onder exact dezelfde omstandigheden aan de lopende band moeten melden bij het Meldpunt Dokken? Zelfs de DW 1 dient zich blijkbaar te melden, zo was onlangs nog op VHF 60 te horen; het had water geladen… drinkwater…en voer aansluitend naar zijn vaste ligplaats….!?

Naar alle waarschijnlijkheid zal men helemaal geen antwoord of verklaring geven, zo leert de ervaring (o.a. van varende collega's). Overheidsinstanties in zowel België als in Nederland reageren niet graag, zo wijst de praktijk uit. Misschien zou de situatie kunnen kenteren, nu het Binnenvaartrapport van Caroline Nagtegaal in het Europees Parlement is aangenomen en de binnenvaart als transportsector eindelijk weer op de kaart staat?

Omdat men vermoedelijk alle kritiek op voorhand zal afwijzen, kan men in de reclameboodschap betreffende de invoering van APICS-Barge mooie, gelikte verhalen verkopen, waar elke schipper onmiddellijk doorheen prikt.

Allereerst is het absoluut geen vaststaand feit dat APICS het leven van de schipper gemakkelijker maakt; in ieder geval niet veiliger, vreest ondergetekende. Ten tweede is geen enkele 'v*lootbeheerder*' in de vorm van een rederij in ligplaatsen, watertappunten dan wel de stand van zaken rondom de sluizen geïnteresseerd; m.b.t. laatst genoemde zijn dat hooguit de charteraars, om op deze wijze nog meer geld uit een gecharterd schip te persen (bijvoorbeeld: waarom ben je niet via de Boudewijn afgeschut? Dan zou je sneller buiten geweest zijn…).

Aansluitend beweert men dat APICS aan andere systemen wordt gekoppeld. Afgezien van het feit dat data in BICS na jaren nog steeds niet worden doorgegeven, zou men de data in de reeds de data in de reeds bestaande systemen als BICS, AIS en andere databanken aan APICS kunnen doorgeven, waardoor de introductie van weer een nieuwe app wat data betreft feitelijk overbodig wordt en een wildgroei aan verschillende apps wordt voorkomen.

Vervolgens wijzen de makers van de reclameboodschap op '*de transparante informatiestroom*'. 'Diensten' en 'tracking' staan via andere informatiebronnen al tot de beschikking van de schipper; hoeft men dus geen nieuwe app voor te introduceren. Inzake het reserveren dan wel aanvragen van een schutting het volgende: het hebben van 'voorrang' bij het passeren van kunstwerken zorgt te allen tijde voor veel irritatie bij vaarweggebruikers.

Daarnaast is het niet uit te leggen, waarom een passage digitaal zou moeten worden aangevraagd. Indien het sluispersoneel (geldt ook voor sluizen in Nederland*) met alle respect voor zijn inzet en service tot op heden niet meer in staat zou zijn marifoonoproepen te beantwoorden, dan moet het helaas ander werk gaan zoeken: ongeschikt! Mocht het digitaal aanmelden een gevolg van bezuinigingen zijn, dan mogen deze nooit over de rug en ten koste van de binnenvaart plaatsvinden. Wordt deze digitalisering uitgelegd als een efficiëntere werkwijze, dan vraagt de schrijver zich af, waarom luchtverkeersleiders wereldwijd nog steeds met blokjes met daarop de identificatienummers van aankomende en vertrekkende vliegtuigen op een groot bord zitten te schuiven (die zijn toch niet allemaal achterlijk? Of bestaat het begrip efficiëntie niet in de luchtvaart?*) ?

Wat betreft de ligplaatsen is het een gotspe dat de Port of Antwerp dit item überhaupt in de promotie van APICS Barge durft te noemen. Er zijn naar mening van ondergetekende en volgens de gesprekken over de marifoon alsmede conform getuigenissen van collega's in de media weinig tot geen havens met een slechter ligplaatsenbeleid voor de binnenvaart dan Antwerpen. Op de linker oever heeft men bijvoorbeeld welgeteld 1 schamele scheepslengte voor kegelplichtige schepen gereserveerd. Eén lengte….!? Onlangs lag daar een lege, rijkelijk versierde butaantanker varende voor een grote investeerder in de haven van Antwerpen. Geschatte hoogte bijna 7 meter. Hoe moet een afgeladen 86-meter schip met kegel daar nog langszij? Waar moet die schipper vervolgens blijven?

Schepen worden van de kaai, waar ze moeten lossen, geheel onnodig weggestuurd en kunnen aansluitend in sommige gevallen nog een exorbitante boete tegemoet zien ook. Op veel andere plaatsen worden schippers door hekken de toegang tot de wal ontzegd, of komt er een havendienstmedewerker de schipper na 3 dagen vragen, of hij 10 meter wil opschuiven, want anders zouden terroristen en/ of smokkelaars weleens via zijn schip het andere terrein kunnen bereiken….!?

Andere collega's mogen hopen dat zij of iemand anders aan boord nooit door een zware hartaanval, of een andere levensbedreigende aandoening worden getroffen, wanneer zij bij gebrek aan beter gedwongen aan de drijvende steigers midden op het Scheldt dan wel aan de monumentale, totaal achterhaalde paaltjes in de B1 gemeerd liggen, daar deze plaatsen voor de hulpdiensten, welke acute hulp zouden moeten kunnen bieden, vanaf de wal totaal onbereikbaar zijn; alleen met de roeiboot! Het heeft er naar de mening van de schrijver alle schijn van dat een ieder onderhand op een betere behandeling kan rekenen dan een opvarende van een binnenvaartschip.

En dat allemaal in de op één na grootste haven van Europa….! Een haven, welke op een andere site stelt dat men met de invoering van VTS (wordt ook een drama, vreest de schrijver*) '*de efficiëntie van de maritieme infrastructuur wil verhogen*'. Misschien zou deze haven eerst maar eens de fysieke infrastructuur moeten verbeteren (Antwerpen is met ongekend succes omgeschakeld van traditioneel stuk-

goed naar containers en natte bulk, maar heeft nagelaten de haven aan te passen*) en tegelijkertijd meer oog voor de algehele veiligheid moeten hebben? Een veiligheid, welke ernstig in gedrang zou kunnen komen, wanneer schepen door toedoen van deze haven nog meer administratieve verplichtingen krijgen.

In deze open brief ligt het accent op de door de Port of Antwerp opgelegde, digitale administratieve verplichtingen. In de praktijk zijn er legio andere partijen, die de schipper eveneens dwingen om naar een smartphone / tablet te grijpen, of hem / haar ertoe aanzetten de stuurstoel te verlaten en zich naar een computer elders in de stuurhut te begeven, om aldaar de vereiste administratieve verplichtingen te vervullen. APICS is de bekende druppel, die de puts doet overlopen. Een emmer, welke in andere sectoren reeds is overgelopen met verstrekkende gevolgen.

Ondergetekende denkt dat te allen tijde moet worden voorkomen dat een situatie als in de zorg, bij de politie en in het onderwijs moet worden voorkomen. Wij weten intussen allemaal, waartoe dat leidt. Een verpleegster hoort niet achter een computer te zitten, maar aan een bed te staan. Een agent moet op straat zichtbaar zijn en zich niet uren en uren ophouden achter een toetsenbord. Een leraar moet lesgeven en geen databanken vullen met onnodige informatie. Met die kennis in het achterhoofd behoort een schipper vanuit zijn stuurstoel met volle aandacht een schip te besturen en niet met gedeelde of geheel afwezige waakzaamheid ten gevolge van allerlei digitale werkzaamheden op een schermpje.

Velen aan de wal verplaatsen zich helemaal niet dan wel veel te weinig in de plaats van de persoon in de stuurstoel en hebben werkelijk geen enkel idee, welke ernstige consequenties hun verzoeken dan wel eisen om een digitale input dan wel een update (tijdens de vaart) kunnen hebben. Elk initiatief voor een verdere digitalisering of automatisering hoeft niet per definitie slecht te zijn. Het gaat er alleen om met wie men een probleem samen oplost en hoe de oplossing na ampel beraad luidt.

Ondergetekende heeft reeds eerder in het artikel ‘Gaan we nu vertrekken’ aandacht voor de gevolgen van de enorme toename van het aantal administratieve verplichtingen in de stuurhut en de eventuele gevolgen daarvan voor o.a. een veilige vaart gevraagd. Ook is het hem bekend dat de operationeel manager van Interstream Barging, de heer Mol, de problematiek zeer regelmatig her en der ter sprake heeft gebracht. Voor het overige zwijgt bijna iedereen als het graf. Gaat er echter ergens iets serieus fout, dan is elke eiser van het vervullen van digitale verplichtingen plotsklaps verdwenen en ligt de schuld altijd in zijn geheel bij…. die ‘roekeloze’ schipper….., die zijn verantwoording had moeten nemen en niet conform goed zeemanschap heeft gehandeld!

Het wordt naar mening van de schrijver de hoogste tijd dat de belangenorganisaties en vooral die, welke op hun site de veiligheid torenhoog in het vaandel op de site hebben staan, maar die men nooit echt hoort, zich eindelijk eens duidelijk in deze discussie gaan mengen, een standpunt gaan innemen en voor de (veiligheids) belangen van de binnenvaart gaan opkomen. Volgens ondergetekende is dat hun taak; niet die van een operationeel manager en een schipper!

Tot slot zou een ieder ander met enig verantwoordelijkheidsgevoel in en rond de binnenvaart in het kader van de steeds groter wordende hoeveelheid gedwongen, administratieve verplichtingen, waaronder dus nu ook het digitaal aanmelden bij kunstwerken, zich eens hardop het volgende moeten afvragen: **moeten wij dit wel willen??**

A.L.Quist
Vreeswijk, 16 september 2021

* = noot van de schrijver
NB
Cursiveringen zijn citaten.

Proefproject innovatie

De huidige langetermijn begroting van de EU, ook bekend als meerjarig financieel kader (MFK), is dit jaar van start gegaan en loopt tot 2027. In het kader van Horizon Europa, het belangrijkste financieringsprogramma van de EU voor onderzoek en innovatie, zal de Europese Commissie aanzienlijk investeren in verschillende projecten die gericht zijn op vervoer – inclusief binnenvaart. Er zal aandacht worden besteed aan decarbonisatie en vergroening, modal shift, digitalisering en automatisering, alternatieve brandstoffen en de veerkracht van de EU tegen klimaatverandering.

Eerder in juni werd het werkprogramma van Horizon Europa voor de periode 2021-2022 vastgesteld. Het schetst de doelstellingen en specifieke themagebieden die in totaal € 14,7 miljard aan financiering zullen ontvangen. De eerste oproepen werden ook gelanceerd op het financierings - en aanbestedingsportaal van de Commissie.

De focus zal liggen op onderzoek en innovatie, maar alle voorstellen zullen proefprojecten omvatten - een eerste kleinschalige uitvoering om de levensvatbaarheid van een projectidee aan te tonen. Dergelijke proefprojecten in het veld moeten betrekking hebben op binnenschepen, vandaar dat men contact opneemt met de eigenaren en exploitanten van binnenschepen die bereid zijn bij te dragen aan de voorstellen en, indien geselecteerd voor financiering, aan de projecten. In ruil voor uw tijd en moeite ontvangt u:

- Budget dat de kosten dekt;
- Mogelijkheid om samen te werken met andere relevante partijen actief in de Binnenvaart;
- Mogelijkheid om betrokken te zijn bij het mede vormgeven van de Europese O&O- en innovatieomgeving.

In deze geest organiseerde het IWT Platform op 10 september 2021 een Info-Sessie. Tijdens de sessie – gevolgd door een Q&A sessie – heeft men de specifieke kenmerken van horizon Europa programma, Cluster 5 project calls en alle organisatorische afspraken binnen het consortium nader toegelicht. De deelnemers leerden wat er van hen verwacht mag worden als onderdeel van een samenwerkingsproject, en wat ze daarvoor terug zouden krijgen als een projectvoorstel wordt goedgekeurd en financieel wordt toegekend. Hieronder vindt u alle relevante materialen.

Lees meer
Info-session summary: Barge owners & operators needed to collaborate on EU-funded Inland Navigation projects - inlandwaterwaytransport

(bron: IWT platform)

Een vergroeningsfonds in Europa?

PERSBERICHT van het IWT platform

EBU, ESO en European Inland Waterway Transport Platform feliciteren de rapporteur, Europarlementariër Caroline Nagtegaal-van Doorn, en verwelkomen de goedkeuring van het initiatiefrapport getiteld “Towards future-proof Inland Waterway Transport” door het Europees Parlement, op initiatief van Renew Europe .

Het rapport erkent het strategische belang van de binnenvaartsector als een essentiële pijler in de verschuiving naar multimodaal duurzaam vervoer en voorziet in zijn sleutelrol bij het bereiken van de Europese Green Deal.

De doelstellingen van dit rapport zijn in lijn met het standpunt van EBU, ESO en het Europese IWT Platform dat tot doel heeft de binnenvaart in Europa te stimuleren, de energietransitie en een hogere modal shift van weg naar de binnenwateren, en pleiten voor de beschikbaarheid van financiële steun voor de binnenvaarteigenaren en -exploitanten bij hun inspanningen om te innoveren.

De schatting is dat het pad naar een klimaat neutrale binnenvaartsector een financie-

ringstekort zal creëren van ongeveer 10 miljard euro, die niet door de sector alleen kan worden gefinancierd. Het is daarom van cruciaal belang om - met steun van de lidstaten en de Europese Commissie - een specifiek EU-binnenvaartfonds op te zetten voor een duurzame transitie, inclusief een éénloketsysteem dat gemakkelijk toegankelijk is voor hulp en bijstand en de mogelijkheid heeft projecten te combineren in één aanvraag, waardoor de kans op financiering wordt vergroot.

De binnenvaartsector heeft vandaag al een zeer positief milieurecord en door het algemene modale aandeel in het vervoer te vergroten, is de gewenste vermindering van de uitstoot van broeikasgassen haalbaar.

Het vergroten van het modale aandeel is ook een kernprioriteit van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. In dit opzicht verwelkomen EBU, ESO en het Europese IWT-platform ook de erkenning in het rapport van de prioriteit die wordt gegeven aan de energietransitie en de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen voor de sector.

Het rapport schetst de elementen die moeten worden aangepakt en aangepakt om de relevantie en het concurrentievermogen van de binnenvaart op Europees niveau te waarborgen. Het heeft een enorme steun gekregen in het hele Europees Parlement, waarbij het belang van de binnenvaartsector voor de Europese industrie wordt benadrukt en de dringende noodzaak van versterking en stimulering van de sector wordt erkend.

Vergroening, digitalisering en ontwikkeling van de autonome scheepvaart, havens als energie- en circulaire knooppunten, en last but not least: onderwijs en opleiding, samen met aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden – zijn slechts enkele voorbeelden waar de nadruk op ligt.

Het initiatiefverslag vormt een aanvulling op de onlangs gepubliceerde mededeling van de Europese Commissie “NAIADES III: Een toekomstbestendig Europees binnenvaartvervoer stimuleren”, die is opgebouwd uit 35 acties en acht vlaggenschipinitiatieven. Zij zullen een cruciale rol spelen bij het stimuleren van de Europese binnenvaart in de nabije toekomst.

Het Platform duurzame financiering is een permanente deskundigengroep van de Europese Commissie die is opgericht op grond van artikel 20 van de taxonomieverordening. Het platform zal de Commissie bijstaan bij de ontwikkeling van haar beleid inzake duurzame financiering, met name de verdere ontwikkeling van de EU-taxonomie. Het maakt samenwerking mogelijk door expertise uit zowel de publieke als de zakelijke sector, uit het bedrijfsleven, de academische wereld en het maatschappelijk middenveld samen te brengen.

Het Platform voor duurzame financiering heeft onlangs een ontwerpverslag ingediend over voorlopige aanbevelingen voor technische screeningcriteria voor de EU-taxonomie. In de onderstaande verklaring kunt u de feedback en het gedetailleerde standpunt van de binnenvaartsector met betrekking tot dit rapport lezen.
(bron IWT)

Vraag aan Europarlementariër mevrouw Nagtegaal over fosfine

Geachte mevrouw Nagtegaal,

Ik wil hierbij graag uw aandacht vragen voor het volgende:

Opnieuw fosfine-alarm op binnenvaartschip

Op dinsdag 27 juli is een extreem te hoog fosfinegehalte gemeten in het ruim van 3 met tarwe geladen binnenvaartschepen (0,2 ppm fosfine is de grenswaarde, boven 0,5 ppm geldt dit als levensgevaarlijk; hier werd in het ruim van een van de schepen 140 ppm gemeten bij een ander schip werd wel tot 300 ppm gemeten). Fosfine is een extreem gevaarlijke stof.

De schepen waren in Oss beladen met een partij tarwe bestemd voor veevoerfabrikant De Heus. Naderhand kreeg de fabriek een melding dat de lading wellicht fosfine zou bevatten. De lading was afkomstig van een trein uit Polen. Die was terechtgekomen in de Coby met bestemming Utrecht. Ook de Imatra was onderweg met dezelfde tarwe met bestemming Meppel. Dit schip werd in Zwolle stilgelegd voor onderzoek. Het derde schip de Sempre Spera werd in Veghel aan de kade gelegd.

Inspectie SZW schijnt zich ermee bezig te houden, maar wie nu precies wat onderzoekt weten we niet.

Vele krantenartikelen, radio- en televisieprogramma’s zijn er inmiddels aan gewijd.

Zie o.a.
Fosfine uit Polen in lading binnenvaartschepen

https://www.destentor.nl/zwolle/levensgevaarlijk-gifschip-mogelijk-snel-weg-uit-zwolle-er-wordt-hier-met-mensenlevens-gespeeld~a128a4d6/

https://nos.nl/l/2391657

https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5245201/binnenvaartschip-per-daniel-aan-ramp-ontsnapt-had-dodelijk-gas-aan

Maar dit is zeker niet de eerste maal. In 2019 is een echtpaar hier bijna aan overleden

https://www.parool.nl/nieuws/rapport-over-vergiftigde-schippers-pas-protocol-aan~b0f8817f/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

Alleen: ditmaal kwam het niet van een zeeschip uit de Oekraïne, maar van een treinwagon uit Polen.

Wij als ASV vragen ons af: Kan dit zomaar, zo’n enorm gevaarlijke hoeveelheid fosfine in een lading tarwe komend van Polen?

We lezen: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-6-2008-2476-ASW_NL.html?redirect

Fumigatiebehandelingen met fosfine zijn niet toegestaan in Europa, aangezien fosfine niet opgenomen is in bijlage I bij Richtlijn 91/414/EEG. Andere pesticiden, waaruit fosfine vrijkomt, zoals aluminiumfosfide, worden momenteel echter geëvalueerd en de beslissing tot opneming in de positieve lijst van Richtlijn 91/414/EEG zal op 31 december 2008 op basis van de wetenschappelijke conclusies van de Europese Autoriteit voor voedselveiligheid worden genomen.

En in
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-6-2009-1095-ASW_NL.html?redirect

lezen we:
Richtlijn 98/8/EG en Richtlijn 91/414/EEG vormen samen een tweetrapsbenadering om de veiligheid van op de markt gebrachte bestrijdingsmiddelen te garanderen: in de eerste plaats, naar aanleiding van een diepgaande evaluatie, de toelating van werkzame stoffen op communautair niveau, en in de tweede plaats de toelating van biociden op het niveau van de lidstaten. **Volgens beide richtlijnen**

kunnen alleen producten worden toegelaten die geen onaanvaardbare effecten op de gezondheid van mens en dier hebben.

Fumigatiebehandelingen met fosfine zijn niet toegestaan in Europa, aangezien fosfine niet is opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 91/414/EEG. Andere pesticiden, waaruit fosfine vrijkomt, zoals aluminium-, calcium- en magnesiumfosfide, zijn op grond van Richtlijn 91/414/EEG toegelaten(8). Het gebruik is beperkt tot professionele gebruikers en is gebonden aan de toepassing van **stringente risicobeperkingsmaatregelen om consumenten, marktdeelnemers en werknemers te beschermen.**

Wanneer de actieve stoffen die behoren tot de groep stoffen waaruit fosfine vrijkomt in bijlage I, IA of IB van Richtlijn 98/8/EG zijn opgenomen, moeten producten die deze stoffen bevatten overeenkomstig de eisen van de richtlijn door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten worden toegelaten, voordat zij op de markt worden gebracht. Daarom worden de risico's in verband met het gebruik van deze producten beoordeeld door de bevoegde autoriteiten en worden zo nodig risicobeperkende maatregelen genomen. De keuze van de risicobeperkende maatregelen (beperking tot professionele gebruikers, verplichting om passende persoonlijke beschermingsmiddelen te gebruiken, enz.) zullen in dergelijke gevallen afhangen van de conclusies van de beoordelingen die in het kader van de toelating van het product zijn gedaan.

In artikel 24 van Richtlijn 98/8/EG is bepaald dat de lidstaten de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat biociden die op hun nationale markt zijn gebracht aan de eisen van die richtlijn voldoen, d.w.z. dat zij overeenkomstig die richtlijn van de markt worden genomen, langzamerhand worden geëlimineerd, of toegelaten; zij worden ingedeeld, verpakt en gekenmerkt overeenkomstig Richtlijn 88/379/EEG, zo nodig gaan zij vergezeld van veiligheidsinformatiebladen, en reclame ervoor moet worden gemaakt overeenkomstig artikel 22 van Richtlijn 98/8/EG.

Op grond van Richtlijn 98/8/EG moeten de lidstaten ook elke drie jaar een verslag uitbrengen over hun activiteiten om aan die richtlijn te voldoen. Op basis van deze informatie stelt de Commissie een overzichtsrapport op. Tot dusverre heeft de Commissie twee van dergelijke overzichtsrapporten uitgebracht, die te raadplegen zijn op: http://ec.europa.eu/environment/biocides/implementation.htm

We lezen in een ander Europees document vragen over Betreft: Bescherming van werkers in transport en distributie alsmede van consumenten tegen gezondheidsschade veroorzaakt door gifgas ter bescherming van goederen in zeecontainers

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-6-2009-1113_NL.html?redirect betreft specifiek over fosfine in containers, waarbij al de nodige vragen gesteld zijn mb.t. veiligheid van werknemers, met daarbij een voorstel tot verbod van gebruik van fosfine:

Betreft: Bescherming van werkers in transport en distributie alsmede van consumenten tegen gezondheidsschade veroorzaakt door gifgas ter bescherming van goederen in zeecontainers

1. Herinnert de Commissie zich mijn vragen E-2229/08 betreffende import over zee van met gifgas behandelde containerladingen en de gevolgen voor werkers in transport en distributie, alsmede het antwoord van Commissaris Špidla van 2 september 2008 waaruit blijkt dat het gebruik van methylbromide op grond van de internationale code voor gevaarlijke goederen (IMDG-code) en Verordening (EG) nr. 2037/2000(1) sterk wordt gereguleerd en beperkt, dat tien EU-lidstaten dit middel niet meer toepassen voor quarantainedoeleinden, dat de Commissie het gebruik ervan verder wil verminderen en uiteindelijk verbieden, dat er alternatieven bestaan waaronder stikstof, kooldioxide, warmtebehandeling, bestraling en hoge druk en dat werkgevers verplicht zijn om de Richtlijnen 98/24/EG(2) en 2002/59/EG(3) na te leven?
2. Herinnert de Commissie zich mijn vragen E-2476/08 betreffende EU-voorschriften voor de wijze van omgang met containerladingen die gifgas bevatten, alsmede het antwoord van Commissaris Vassiliou van 9 juli 2008 waaruit blijkt dat de vrijstellingen (kritische toepassingen) voor methylbromide vanaf 1 januari 2009 worden stopgezet en ook het gebruik als gewasbeschermingsmiddel moet worden beëindigd, dat fumigatiebehandelingen met fosfine niet zijn toegestaan in Europa omdat fosfine niet is opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 91/414/EEG(4) en dat eind 2008 nog een besluit zal worden genomen naar aanleiding van een evaluatie van andere pesticiden zoals aluminiumfosfide waaruit fosfine vrijkomt?
3. Is het de Commissie bekend dat ondanks alle bovengenoemde beperkingen in Nederland nog steeds zeecontainers binnenkomen met pinda's en cashewnoten die fosfine afgeven, dat de nationale inspectie uitvoering van nauwkeurige metingen beoordeelt als te arbeidsintensief en te kostbaar, dat weinig ladingen worden teruggezonden of vernietigd en vooral dat nog steeds de gezondheid van mensen levenslang ernstig wordt beschadigd nadat ze zijn verrast door aanraking of inademing van giftige fosfine, tolueen of benzeen?
4. Hoe beoordeelt zij de eis van de Nederlandse vakbond FNV-Bondgenoten dat de enige oplossing is dat zo snel mogelijk een algeheel verbod van gifgas in containers wordt ingevoerd en dat tot het tijdstip waarop dit verbod van kracht wordt elke lading nauwkeurig moet worden gecontroleerd en gemeten?
5. Op welke wijze bevordert zij dat op zo kort mogelijke termijn toereikende maatregelen worden genomen die ertoe leiden dat niet opnieuw slachtoffers van dit soort vergiftiging kunnen vallen?

Bronnen: TV Nederland 1, actualiteitenprogramma „Een Vandaag" 22-1-2009; Radio Nederland 1, onderzoeksprogramma „Argos" 1-2-2009.

Zie ook vragen hieromtrent:
https://www.europa-nu.nl/id/vlcgize9zbzv/besluitpunt_appreciatie_van_de_motie_van

en nadere informatie op:
https://www.entegris.com/content/dam/etq/PHOSPHINE,%20ADSORBED%20-%20EU%20-%20Dutch%20-%2000232050.pdf?download=1

De ASV heeft nog geen antwoord mogen ontvangen van mevrouw Nagtegaal (VVD), de heer Berendsen (CDA) heeft hier al wel vragen over gesteld.

CCR

Versoepeling omgaan met verlopen certificaat?

De oproep van de Belgische gedelegeerde om compassie te hebben met scheepseigenaren die om diverse redenen het certificaat hebben laten verlopen, lijkt gehoord te worden. We hadden als ASV al eerder vragen hierover gesteld, omdat we zagen dat België een pleidooi hield voor compassie, omschreven met voorbeelden waardoor het kan voorkomen dat een certificaat niet tijdig verlengd wordt (zie verderop in dit schrijven).

Nederland heeft tot nu toe een stringente regelgeving en handhaving gehanteerd, waar we ook regelmatig hebben aangegeven dat andere landen soepeler omgaan met die zaken: zij interpreteerden de regelgeving anders dan Nederland deed en doet. Ook gaven wij dat wij de noodzaak van die stringente handhaving niet zien.

Helaas hebben we hier nooit echt een gesprek over kunnen voeren, wel werd ons gesuggereerd dat anderen de ideeën van België niet zouden ondersteunen.

Maar in 2020-2021 heeft een groep van vrijwilligers in opdracht van de werkgroep CESNI/PT de geldigheid van scheepscertificaten toch behandeld. Hierbij ging het erom het eens te worden over een interpretatie ten aanzien van de huidige wettelijke situatie (ES-TRIN, Richtlijn, ROSR), opties uit te werken, de voor- en nadelen van elke optie te beschrijven en de wettelijke gevolgen in kaart te brengen.

Daaruit voort kwamen een aantal opties om om te gaan met verlopen certificaten.

Rol van het IWT-platform
Bij “reacties uit de sector” zien we dat kennelijk het IWT (International Watertransport platform) als “sector” geraadpleegd is. En we weten allemaal wie er in het IWT zitten, vanuit ESO en EBU.

Nog even ter herinnering: **wij lezen op pagina 6 uit Begroting scheepvaart 1**:

Door de internationale brancheorganisaties in de binnenvaart is met een beroep op de gelden uit het reservefonds het European IWT-platform opgericht.
Uit het Nederlandse deel van het door de sector opgebouwde fonds zal gedurende 10 jaar (2017-2026) een bedrag van 448.000 per jaar aan het IWT uitgekeerd worden.

Dit geld, bijeengebracht door schippers was ooit geoormerkt. Sinds 2017 heeft DG MOVE ingestemd met de bekostiging vanuit dat geld van het IWT-platform (International Transport Platform). Dit platform praat namens de binnenvaart, maar er wordt niet aan de schippers gevraagd wat zij ervan vinden wat er met hun geld gebeurt. De ASV is destijds uit de ESO gestapt mede omdat de ASV vond dat deze graai uit reservefonds, opgebracht door schippers, maar beheerd en gebruikt door mensen die ver van die praktijk staan, onverenigbaar is met het oorspronkelijk doel van deze gelden en met de statuten destijds van de ESO.

Dat IWT heeft namens “ons” vastgesteld dat de minst soepele optie de voorkeur van het bedrijfsleven zou hebben.

Daardoor lijkt de volgende optie gehanteerd te zullen worden:

Een verlenging van de geldigheid van het scheepscertificaat vereist dat het schip een periodiek onderzoek ondergaat. Het periodiek onderzoek wordt uitgevoerd voordat het certificaat verstreken is. Als de geldigheid verstreken is, heeft het schip geen recht meer om te varen. Als het onderzoek echter plaatsvindt binnen een jaar na het verstrijken van de geldigheid van het scheepscertificaat, mag er nog een beroep worden gedaan op de overgangsbepalingen en mag het certificaat verlengd worden. Als het onderzoek later dan een jaar plaatsvindt nadat de geldigheid van het scheepscertificaat verstreken is, kan er geen beroep meer worden gedaan op de overgangsbepalingen. Er wordt een nieuw certificaat afgegeven en het schip wordt beschouwd als een nieuwgebouwd schip.

Dat is natuurlijk een verbetering (uitloopmogelijkheid van een jaar) ten opzichte van het huidige stringente systeem. Maar er was ook nog een mogelijkheid geweest te kiezen voor bovenstaande optie met de aanvullende mogelijkheid van een stilleggingsperiode van uiterlijk vijf jaar.

Maar daar heeft het IWT namens ons, namens u niet voor gekozen!
De schippers zouden nog beter af geweest zijn met de voorkeur van de pleziervaartuigen en traditionele vaartuigen.

Bij die optie zou er altijd een beroep gedaan mogen worden op de overgangsbepalingen. Als het certificaat echter verlopen is, moet de omvang van het onderzoek dat verricht wordt, worden afgestemd op de tijd dat het schip niet gevaren heeft. Bij het onderzoek moet hiervoor onderzocht worden in hoeverre het schip voldoet aan alle voorschriften van de ES-TRIN (net als voor het eerste onderzoek), maar er zijn uitzonderingen toegestaan in overeenstemming met de overgangsbepalingen.

En waarom zou het IWT-platform dat nou niet willen?

“Versoepeling” wassen neus
Het lijkt heel wat, die versoepeling van een jaar, maar men heeft toch kennelijk al die voorbeelden vanuit de Belgische delegatie niet ter harte genomen. Of wil men het eigenlijk helemaal niet echt? Want we zien in dat geval zoveel voorwaarden, haken en ogen, dat als dat op deze manier uitgevoerd moet worden de versoepeling niet of nauwelijks toe te passen is.

Zo begrijpen we dat een schip dat reeds in bedrijf is, gedurende een jaar mag worden opgelegd en wel als volgt:

- De scheepseigenaar moet de Commissie van Deskundigen informeren voordat het schip wordt opgelegd en het onderhoudsprogramma verstrekken.
- Het schip moet worden geïnspecteerd voordat het wordt opgelegd en uiterlijk één jaar nadat het certificaat verstreken is. Het onderhoudsprogramma moet door de Commissie van Deskundigen worden goedgekeurd.
- Er wordt voor het schip ter vervanging van het vorige certificaat een zogenoemd “oplegcertificaat” afgegeven waar expliciet in vermeld staat, dat het schip tijdens de periode dat het opgelegd is niet mag varen (met uitzondering van een ongeladen reis van de ligplaats naar een scheepswerf en omgekeerd). De lijst met de punten die niet in overeenstemming zijn met de ES-TRIN en het onderhoudsprogramma worden als bijlage bij het oplegcertificaat gevoegd.
- De duur van de oplegperiode (alsook het bijbehorende certificaat) is gebaseerd op het onderhoudsprogramma met een maximale duur van vijf jaar.

Indien de periode waarin het schip wordt opgelegd, begint binnen het jaar na het verstrijken van het certificaat, bedraagt de oplegperiode maximaal vijf jaar vanaf het verlopen van het certificaat.

- Aan het einde van de periode waarin het schip werd opgelegd, moet de scheepseigenaar een periodiek onderzoek aanvragen. De Commissie van Deskundigen moet bevestigen dat de punten die niet in overeenstemming waren, in orde werden gebracht. De overgangsbepalingen mogen worden ingeroepen, want het schip heeft een geldig certificaat. Er kan geen aanspraak meer worden gemaakt op toepassing van de overgangsbepalingen die tijdens de periode waarin het schip werd opgelegd, vervallen zijn.

Er kan geen aanspraak meer worden gemaakt op toepassing van de overgangsbepalingen als het oplegcertificaat verlopen is (géén gedoogperiode van een jaar) of als het certificaat ingetrokken is als gevolg van het niet naleven van het onderhoudsprogramma. Er wordt een nieuw certificaat afgegeven en het schip wordt beschouwd als een nieuwgebouwd schip.

Nota bene: we horen steeds dat we vooral NIETS naar buiten mogen brengen vanwege de onderhandelingspositie van de Nederlandse delegatie. Maar als IWT namens het bedrijfsleven een positie inneemt en het bedrijfsleven zijn wij, dan mogen de betrokkenen toch zeker wel op de hoogte gesteld worden van de gang van zaken?

Ter herinnering: onderstaande had de Belgische delegatie ingebracht
Belgische delegatie CCR pleit voor behoud kleinere schepen van de binnenvaartvloot

In een schrijven aan de overige CCR-lidstaten beargumenteerd de Belgische delegatie het belang van de modal shift en de gevolgen van het huidige CCR-beleid voor het voortbestaan van de diversiteit van de binnenvaartvloot. Zo schrijft de Belgische delegatie het volgende:

“Kosten-batenanalyse
Een volledige kosten/baten schema voor een “spits” kan momenteel nog niet gemaakt worden. Het bedrijfsleven zou hier een beter antwoord op kunnen bieden. Het project Watertruck+ heeft aangetoond dat nieuwbouw, zowel met als zonder personeel, momenteel nog tweeënhalf maal duurder is dan de tweedehandsmarkt. En door de lage vrachtprijs niet verantwoordelijk is te bouwen. De businesscase voor het bouwen van een nieuwe spits of kempenaar wijst uit dat het economisch onhaalbaar is.

Kostprijs om aan de overgangsbepalingen te voldoen

Wanneer een bestaande spits aan de nieuwe bepalingen moet voldoen als de overgangsbepalingen komen te vervallen, dan vermoeden we dat een gemiddeld schip op zijn minst 25.000 € kosten zal hebben, hier worden geen speciale bepalingen meegerekend zoals ventilatiesystemen en vaste brandblusinstallaties of in de hoogte verstelbare stuurhuizen. De ombouw naar de huidige normen is minimum 75.000 € tot 100.000 € met een Stage V motor inbegrepen. Bovendien moet ermee rekening gehouden worden dat niet alle Stage V motoren nog in de bestaande machinekamer kunnen ingebouwd worden. Indien we eerder opteren voor de Euro VI NRE motoren, dan bestaat de kans dat de investeringskosten even hoog oplopen rekening houdend met de ombouwkosten van machinekamer en bestaande aandrijflijn tot schroef. Tot op heden weten we nog niet wat de levensduur van de Euro VI NRE motoren zal zijn onder invloed van bijvoorbeeld een beperkte diepgang.

Wanneer we het scheepstype Rijn-Hernekanaalschip (L=80m) bekijken, dan zouden de kosten kunnen oplopen tot zo’n 40.000 € afhankelijk van de uitrusting aan boord en kunnen nog hoger geraamd worden indien er structurele aanpassingen aan verblijven, nooduitgangen of waterdichte schotten moeten uitgevoerd worden. Op dergelijke schepen kan de vervanging van de motoren ten slotte de prijs verder laten oplopen met meer dan 100.000 € wanneer voortstuwingsmotor, boegschroefmotor en twee generatoren moeten vervangen worden. De normale kosten voor vervanging van scheepshuid en andere onderhoudswerkzaamheden op de werf naar aanleiding van het onderzoek zijn dan nog niet meegerekend.

De doelstelling van de overgangsbepalingen zijn in de eerste plaats de gelegenheid geven aan de bestaande vloot om zich op termijn in orde te stellen waarbij de investeringen over een bepaalde termijn gespreid kunnen worden. Met de hierboven vermelde ramingen is er helemaal geen businesscase meer om deze vaartuigen terug in de vaart te brengen. De enige uitweg is het naar de sloop te brengen. Nochtans hebben wij voor een verdere doorvoering van de modal shift naar de binnenvaart deze kleinere vaartuigen hard nodig.”

De rol België binnen de CCR:

De ASV heeft al diverse malen aangegeven dat wij zien dat de ons omringende landen het vaak opnemen voor de schippers die de CCR regelgeving moeten uitvoeren, daar waar Nederland volhoudt dat zij degenen zijn die proberen de sector te beschermen tegen overdreven regelgeving.

Daarom brengen wij hierbij de rol van de Belgische delegatie voor het voetlicht. Een rol waaruit veel inlevingsvermogen blijkt voor de problematiek waar de sector mee te maken heeft bij het uitvoeren van regelgeving.

België wenst in de diverse landen gelijkheid in keuren
Zo lezen we:
“Zoals gesteld in het juridische advies van de Europese Commissie met betrekking tot de territoriale bevoegdheid van de Commissies van deskundigen, is het mogelijk dat gelijk welke Commissie van deskundigen in eender welke lidstaat van de EU geconfronteerd wordt met de toepassing van deze overgangsbepaling. De vraag kan dan gesteld worden in welke mate schepen op gelijke voet worden behandeld?”

Ook wat betreft **De verschillende benadering moet worden vermeden omwille van de gelijkwaardigheid van de binnenschipcertificaten.**

Is het bewijs dat een vaartuig over een certificaat van onderzoek heeft beschikt, dat vóór 1 januari 1995 is afgegeven, waarvan de geldigheid na 1 januari 1995 ten minste eenmaal is verlengd, maar waarvan de geldigheid vóór 30 december 2008 is afgelopen, voldoende om aan te tonen dat het vaartuig ten minste aan de op 1 januari 1995 geldige versie van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn voldoet?

COM - Antwoord vraag 4
Een certificaat van onderzoek, dat vóór 01.01.1995 is afgegeven en waarvan de geldigheid na 1 januari 1995 ten minste eenmaal is verlengd, maar waarvan de geldigheid vóór 30.12.2008 is afgelopen, moet als verloren worden beschouwd, **tenzij de omstandigheden van het geval noodzaken tot een ander standpunt.**

De formulering van dit antwoord ligt in lijn met wat onder artikel 32.01 van ES-TRIN is opgenomen. Voor de vaartuigen die de Rijn niet bevaren (artikel 33.01), is er een verschillende benadering. Bovendien is het in tegenspraak met het artikel 12 van de richtlijn (EU) 2016/1629 waar een certificaat vernieuwd wordt na het verstrijken van de geldigheid van het certificaat, althans in de Duitse en Nederlandse versie van de richtlijn. Wanneer wij dit benaderen tegen het licht van artikel 7, tweede lid, dan is de toepassing van de

overgangsbepalingen in ES-TRIN doorslaggevend voor de vaartuigen die een uniebinnenschipcertificaat bezitten. In die zin begrijpen we dat de voorwaarden voor de toepassing van de overgangsbepalingen in ES-TRIN zelf zijn vervat. **De verschillende benadering moet worden vermeden omwille van de gelijkwaardigheid van de binnenschipcertificaten (Certificaat van onderzoek versus Uniebinnenschipcertificaat). Het komt bijgevolg de werkgroep CESNI/PT toe om een voorstel te maken aan het Comité CESNI voor de aanpassing van de voorwaarden.**

En verder
België kiest voor bescherming (kleinere) binnenvaart
België verwijst naar overgangsbepaling bij artikel 14.04, eerste lid – vrije breedte van de gangboorden - dat luidt als volgt:

- Voor vaartuigen met B ≤ 7,30 m: N.V.O.
- Voor vaartuigen met L < 55 m en verblijven uitsluitend op het achterschip: N.V.O.
- Voor alle andere vaartuigen: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na 1.1.2035

En België schrijft daarover:
"Deze overgangsbepaling geeft aan dat er **voor de kleinere schepen uitzonderingsbepalingen zonder einddatum** *gemaakt werden, wat ten goede komt aan het verder in stand houden van de kleine vaartuigen. Degelijke overgangsbepalingen moeten behouden blijven."*

België waarschuwt voor regelgeving waarbij de bepaling strenger wordt voor vaartuigen die buiten de Rijn varen dan voor de vaartuigen die de Rijn bevaren

België:
Specifieke regelingen voor kleine schepen en schepen van voor 1976, vooral met betrekking tot de geluidsnormen.

De specifieke regeling voor de kleine schepen, schepen gebouwd voor 1976 die de Rijn bevaren en schepen gebouwd voor 1985 die buiten de Rijn varen, zou bewaard moeten blijven.
Het doel is de gelijke behandeling van de vaartuigen die de Rijn bevaren en vaartuigen die buiten de Rijn varen na te streven. Daarbij moeten we de tijdsverschuiving ook voor de overgangsbepalingen verder in acht nemen.

Met betrekking tot geluid en trillingen moet de overgangsbepaling gelijk gemaakt worden voor schepen die buiten de zone Rijn varen aan de overgangsbepaling voor schepen die de Rijn bevaren.

De Belgische delegatie vraagt om clementie met de schipper
De Belgische delegatie merkt op dat er wel wat omstandigheden voor uitzonderingen kunnen zorgen. Zoals de vermelde praktische toepassing van "het opleggen van schepen" in moeilijke economische tijden of de problematiek waarbij een Commissie van deskundigen niet op tijd het onderzoek kan voeren en vervolgens een verlopen certificaat moet verlengen, beschouwt de Belgische delegatie als een omstandigheid dat tot een ander standpunt noodzaakt. Dergelijke omstandigheden moeten als een **geval van overmacht** voor de scheepseigenaar beschouwd worden.

België:
"Ingeval bestaande schepen zouden moeten voldoen aan de nieuwbouwbepalingen omdat hun certificaten verlopen zijn, dan worden de technische voorschriften van hoofdstuk 9 bezwarend voor deze vaartuigen omdat in dit geval alle motoren moeten vervangen worden door Stage V motoren. Voor kleinere schepen zal de kost hiervan mogelijks overeenkomen met minstens een jaaromzet waardoor de eigenaars zich genoodzaakt zien om het vaartuig te verschroten dan wel te verkopen als een drijvende inrichting."

Noot van de ASV: DANK aan België dat men zich zo in weet te leven in de situatie en we hopen dat u in staat bent de overige landen te overtuigen van uw bevindingen.

Economische overwegingen

Economische overwegingen om compassie te hebben met schippers volgens België

Onderstaande betreft de binnenvaartondernemers die door omstandigheden niet tijdig hun certificaat kunnen verlengen

Voor het maken van de onderstaande economische overwegingen, heeft de Belgische delegatie van de CCR hun transportdeskundige binnenvaart geraadpleegd. Dit is de argumentatie van de Belgische CCR delegatie om compassie te hebben met binnenvaartondernemers die door omstandigheden niet tijdig hun certificaat kunnen verlengen

Het opleggen van vaartuigen
In de binnenvaart is “het opleggen” of het stilleggen van een schip heel gebruikelijk en om allerlei redenen. Het gaat om het niet-exploiteren van een schip gedurende een langere periode omdat de kosten hoger zijn dan de mogelijke inkomsten uit de exploitatie. Meestal worden bij oplegging geen investeringen meer gedaan. Deze werkwijze werd vooral tijdens de economische crisis van 2008 en later gehanteerd. Om deze reden werden de schepen op dat ogenblik ook niet droog gezet op de scheepswerf. Dit principe wordt in meerdere landen van de EU toegepast, waaronder België.

Bij het stilleggen van een schip naar aanleiding van een verkoop wordt meestal wel de nodige kosten gemaakt om het schip bedrijfsklaar te houden. De voorwaarde voor de overeenstemming met de regelgeving wordt immers meestal in de verkoopovereenkomst vastgelegd. Enkel wanneer men het schip wil verkopen buiten de EU, denk aan Afrika, worden geen kosten gemaakt. Kosten maken is evengoed een meetbrief of een certificaat verlengen. Voor deze documenten dienen bepaalde kosten te worden gemaakt die op dat ogenblik te hoog liggen.

Schepen die in beslag genomen zijn in een gerechtelijke procedure zijn meestal hierin verzeild door betalingsachterstand. Sommige in beslag genomen schepen blijven wel de nodige kosten maken en behouden hun meetbrief en certificaat daar het om een handelsgeschil kan gaan waarbij voorwaardelijk een beslag op het schip is gelegd. Indien het handelsgeschil voor de rechtbank komt, wordt na vonnis het schip terug vrijgegeven. Indien de schulden te hoog zijn worden er geen kosten meer aan het schip gedaan en ligt het te wachten op een openbare verkoop. Er zijn jammer genoeg ook heel wat schepen in een dergelijke situatie. Er is ook een geval bekend dat het schip omwille van drugssmokkel in beslag is genomen, waarbij het schip gedurende een aantal jaren heeft stil gelegen en waarbij de certificaten en de meetbrief ondertussen verlopen waren.

Recent met de Corona-crisis hebben we ook vastgesteld dat een aantal eigenaars van schepen het bezoek aan de werf uitstellen. Een aantal schipper-eigenaars gaven aan dat de scheepswerven en sommige installateurs geen werkzaamheden uitvoerden of wensten uit te voeren wegens het risico voor de werknemers. In het algemeen zijn een aantal bedrijven in België beboet omdat ze de veiligheid voor de werknemers in verband met Corona niet konden garanderen.

Gepensioneerde schippers maken eveneens geen kosten meer en blijven op het schip wonen dat niet (meer) bedrijfsklaar is. Als een van beide (man of vrouw) in een ziekenhuis opgenomen wordt of komt te sterven, dan wordt besloten het schip te verkopen. In dit geval zijn de documenten verlopen en moet het schip opnieuw gecertificeerd worden.

Voor zover ons bekend worden er gelijkaardige economische oplossingen gezocht bij sommige scheepseigenaren in de andere lidstaten en maken ze gedurende langere periodes geen investeringen.

Al deze vaartuigen, waarvan dientengevolge hun documenten verlopen zijn, worden bij het terug bedrijfsklaar maken zoals een nieuwe inschrijving geïnspecteerd. De vaartuigen moeten desgevallend aan de laatste nieuwe normen voldoen. En dit geeft problemen bij bijvoorbeeld een verkoop voor zowel de oude eigenaar als voor een mogelijke nieuwe koper. Nederland stelt dat in dit geval de nieuwbouwregels worden toegepast wanneer de certificaten verlopen zijn. België heeft in deze zin, net als Duitsland steeds een geldig certificaat in het verleden zoals bepaald was in het Reglement van Onderzoek van voor 7 oktober 2018, aangewend om de overgangsbepalingen toe te passen op vaartuigen waarvan de certificaten zijn verlopen.

De problematiek situeert zich in het feit dat kleine schepen een slechter terugverdienmodel leveren aan de banken, waardoor er geen verbouwleningen verstrekt worden aan de kleine (meestal zelfstandige) binnenscheepvaartondernemers. De leeftijd van het schip is eveneens een parameter voor de banken, wat voor ons een verkeerde basis voor de beoordeling is. Bij een goed onderhouden schip wordt stelselmatig geïnvesteerd en vervangen. Sommige typische banken die scheepsleningen verstrekken, nemen dit gegeven mee.

NOOT van de ASV: DANK Belgische delegatie voor deze bijdrage die wij als een grote steun ervaren.

Rijnvaartcommissaris

Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven

Gezocht: Rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven:

De huidige Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven heeft een overeenkomst tot 2022 waarin hij het bedrijfsleven vertegenwoordigt. Nu moet er een nieuwe Rijnvaartcommissaris komen en het Ministerie heeft de verschillende organisaties gevraagd met een voorstel te komen. De ASV heeft aangegeven dat de wijze waarop tot op dit moment de rol van Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven ingevuld wordt, bij ons tot een opzegging van het vertrouwen in deze persoon heeft geleid, al enkele jaren geleden. (zie " Is er nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven?"). Dit opzeggen van vertrouwen heeft de ASV breed gedeeld, maar het Ministerie – toch de "werkgever" van de Rijnvaartcommissaris- heeft hier nooit enige actie op gezet.

Dit is in dit gesprek aan de orde gesteld door de ASV. Ook het nooit aanwezig zijn bij overleggen waar de ASV aanwezig is zoals het OTNB en waar de standpunten bepaald zouden moeten worden en gedachtenuitwisseling zou moeten plaatsvinden aangaande regelgeving CCR, maakt dat de aanwezigheid van de Rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven dubieus is, sprekend namens het bedrijfsleven maar luisterend naar slechts een bepaald deel van ambtenaren en organisaties. Het overleg dat wel gevoerd wordt elke maand, is een CCR paraplu waar in 1,5 uur de lopende zaken worden doorgesproken met de delegatie en vertegenwoordigers van binnenvaart (Binnenvaart en Vaarwegen, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ), Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal (DGMI) en ILT). Hier komt geen schipper aan te pas. En dat terwijl in de vacature omschreven staat: "U overlegt veelvuldig met het bedrijfsleven om zoveel mogelijk tot een gezamenlijke inbreng namens het bedrijfsleven te komen. U koppelt ook regelmatig terug."

Volgens de ASV is dit geheel tegen de afspraken in. De ASV vraagt het Ministerie hoe zij haar rol als "werkgever" heeft opgepakt en hoe dit dan in de toekomst zal gaan, voordat we op zoek gaan en veel energie besteden aan het aanstellen van een volgende "Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven".
Het Ministerie I&W heeft toegezegd bij de andere organisaties na te vragen de procedure op te starten met de uitgangspunten zoals genoemd in de vacatureomschrijving.

Verder zal het huidige hoofd Binnenvaart en Vaarwegen en plaatsvervangend Rijnvaartcommissaris, Secretaris-Generaal van de CCR worden. De ASV vermeldde dat die functie helemaal niet beschreven staat in de CCR stukken, volgens het Ministerie is dat een uitvoerende rol naar aanleiding van de besluiten die genomen worden door de CCR-delegaties waarbij de Secretaris-Generaal de opdracht krijgt die besluiten uit te voeren.

Klaagschrift n.a.v. OTNB juni 2021
Verder heeft de ASV aangegeven bijzonder ontevreden te zijn over het OTNB van juni 2021 en de antwoorden die er (niet) kwamen op vragen over de (door het Ministerie aangeleverde) stukken zoals gesteld door de ASV. Daarom is er uiteindelijk een officieel klaagschrift ingediend bij het Ministerie I&W door onze advocaat. De ASV is verder niet inhoudelijk op de zaak ingegaan behalve op het moment dat gezegd werd dat de ASV "uit het OTNB gestapt zou zijn". Daarop heeft de ASV herhaald (zoals het ook overal omschreven is) dat de ASV zich voor het betreffende overleg op dat moment afgemeld heeft.

Achtergrondinformatie in deze nieuwsbrief:

- **De betreffende vacature Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven**
- **Het sch**rijven **"de ASV zegt het vertrouwen op in de Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven"**

Vacature Rijnvaartcommissaris

Rijnvaartcommissaris namens het Nederlandse bedrijfsleven

<u>Functioneren van de CCR</u>

- De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt momenteel door delegaties uit vijf landen gevormd. De voertalen zijn Nederlands, Duits en Frans.
- Iedere delegatie bestaat uit zes Rijnvaartcommissarissen (inclusief twee plaatsvervangers) en heeft tijdens de plenaire vergadering één stem.
- De Nederlandse delegatie spreekt met één mond naar buiten nadat het delegatiestandpunt bepaald is.
- De CCR besluit met unanimiteit en veel energie is dan ook gericht op het bereiken van consensus.
- Onder de plenaire vergadering functioneert het Voorbereidend Comité (PRE) dat vier keer per jaar bijeenkomt en waar alle delegaties volledig vertegenwoordigd zijn.
- Inhoudelijke voorbereiding voor de besluitvorming vindt plaats in Comité's. Daar neemt altijd tenminste één delegatielid per land aan deel, vaak vergezeld van een ambtelijke beleidsmedewerker. Comité's komen tenminste twee keer per jaar bij elkaar.
- De inhoudelijke voorbereiding van een Comité en de inhoudelijke bespreking van nieuwe regelgeving vindt meestal plaats in werkgroepen. Hieraan wordt slechts bij hoge uitzondering deelgenomen door een delegatielid.

<u>Inhoudelijke invulling taak Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven</u>

- In deze functie vertegenwoordigt u het bedrijfsleven als onderdeel van de Nederlandse delegatie. Naast het bedrijfsleven zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het Ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa) vertegenwoordigd.
- Benoeming vindt plaats door de Minister van IenW door middel van een Ministerieel Besluit voor een vastge-

stelde periode.
- U neemt deel aan de plenaire vergadering, PRE en relevante Comité's.
- U overlegt veelvuldig met het bedrijfsleven om zoveel mogelijk tot een gezamenlijke inbreng namens het bedrijfsleven te komen. U koppelt ook regelmatig terug.

Praktische invulling

- Elke maand wordt er een CCR paraplu gehouden waar in 1,5 uur de lopende zaken worden doorgesproken met de volledige delegatie en vertegenwoordigers van de afdeling binnenvaart (Binnenvaart en Vaarwegen, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ), Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal (DGMI) en ILT).
- Tijdens deze voorbereidingen komen de verschillende meningen op tafel en zal de rijnvaartcommissaris bedrijfsleven de inbreng namens het bedrijfsleven verzorgen. De gehele delegatie spreekt in principe met één mond naar buiten en stemt met één stem in de plenaire van de CCR.
- Er is vanuit het Ministerie sprake van een per diem vergoeding (voor elke dag in het buitenland) van € 553,00 (stand 2021) naast de reis- en hotelkosten voor het bezoeken van de vergaderingen van de CCR.
- Afhankelijk van het aantal Comité's waar u zitting in heeft, de frequentie en duur van de interactie met de achterban en de tijd die nodig is ter voorbereiding hiervan, is de verwachting dat de functie een tijdsbeslag van 1 dag per week vergt.

Functie-vereisten

- Ervaring met of diepgaande kennis over ondernemen in de binnenvaart, in de brede zin van het woord
- Kennis van de wet- en regelgeving, procedures en afspraken betreffende de CCR.
- HBO werk- en denkniveau
- Goede communicatieve vaardigheden (schriftelijk en mondeling) in tenminste de Nederlandse en de Engelse taal. Vaardigheden in Frans en Duits zijn een pré;
- Sterk gevoel voor netwerken
- Een tot consensus-bereide houding
- Naast het signaleren en bespreekbaar maken van verbeterpunten in het optreden van de CCR geeft u ook inhoudelijk advies.

Is er nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris

Is er nog vertrouwen in de vertegenwoordiging van de binnenvaart door de Rijnvaartcommissaris?

De ASV dreigt haar vertrouwen op te zeggen in de Rijnvaartcommissaris Dick van Doorn. Dit heeft te maken met het feit dat de ASV vindt dat de Rijnvaartcommissaris niet op een acceptabele wijze de belangen van de binnenvaart vertegenwoordigt als hij "namens het bedrijfsleven" de belangen van de binnenvaart bij de CCR en bij het Ministerie zou moeten verdedigen.

Aanleiding was het gezamenlijk overleg in 2018 waarbij de ASV een verslag geschreven heeft (zie de nieuwsbrief december 2018).

De heer van Doorn heeft daarop wijzigingsvoorstellen gedaan waarbij de Rijnvaartcommissaris een tekst die zo letterlijk uitgesproken is wil vervangen wordt door een tekst die kennelijk prettiger bevonden wordt maar een andere lading dekt.
Ook werden hele stukken uit het verslag geschrapt die juist de onvrede vanuit de ASV weergaven.

Maar volgens de ASV ging dat geschrapte gedeelte over het belangrijkste onderwerp: Heeft de ASV nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris die ook de belangen van haar leden zegt te behartigen?

De ASV heeft op 5 januari tijdens een denktankoverleg met de denktankleden besproken óf en (indien ja) hoe men nog het vertrouwen kan uitspreken in de Rijnvaartcommissaris in die zin dat deze Rijnvaartcommissaris óók de belangen van ASV-leden op een juiste wijze weet te behartigen.

Daarbij werd duidelijk dat de wijze waarop de Rijnvaartcommissaris zich de afgelopen jaren, ook bij de ASV vergaderingen, heeft gepresenteerd ervoor heeft gezorgd dat de schippers (zoals verwoord in het overleg met denktank en bestuur) zich NIET door de Rijnvaartcommissaris vertegenwoordigd voelen. Een aantal zaken spelen daarin een grote rol:

Belang van het bestaan van kleine schepen en rol van de CCR
De ASV heeft tijdens het laatste overleg met de Rijnvaartcommissaris (wederom) gevraagd of er actie gezet kan worden op behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot. Daarbij is tijdens het overleg de situatie van het lage water genoemd waarbij o.i. toch aangetoond is dat de kleinere schepen van groot belang zijn en dat bij de CCR aan de orde gesteld zou moeten worden dat zij degenen zijn die de diversiteit van de vloot kunnen en zouden moeten waarborgen.
De Rijnvaartcommissaris, vindt tijdens dat overleg echter dat "de noodzaak van beschikken over kleine schepen een ander onderwerp is".

Keuringen en verschil in landen (specifiek Duitsland versus Nederland)
Ook wat betreft de geluidseisen en het verschil in keuren tussen Nederland en Duitsland weet de ASV zich niet gehoord, laat staan vertegenwoordigd door de Rijnvaartcommissaris. Het feit dat de ASV aantoont dat in Duitsland het certificaat op een andere manier verleend wordt als in Nederland waarbij in Duitsland het van belang is of men personeel heeft of niet blijkt aan dovenmansoren gericht.

Dat het voorgaande betekent dat bijvoorbeeld wat geluidseisen betreft de kleinere schepen (veelal zonder personeel) juist gevrijwaard blijven in Duitsland waar men in Nederland alleen de schepen met een bouwjaar van voor 1976 een proefvaart laat maken, wetende dat geen enkel schip aan de geluidseisen voldoet is ter plekke door de ASV naar voren gebracht maar de Rijnvaartcommissaris, vindt dat kennelijk van geen belang. Net zo min als het feit dat dit als effect heeft dat in Nederland juist de vloot kleinere schepen zal verdwijnen. Ook de waarschuwing vanuit de ASV dat het met de eisen aan verblijven ook weer zo zal gaan omdat de eisen in Duitsland geen onderdeel uitmaken van de reguliere keuring door IVW maar worden uitgevoerd door het Berufs Genossenschaft roept geen enkele reactie op. Hoe kan de Rijnvaartcommissaris dan de groep schippers die hierdoor zo zwaar getroffen worden vertegenwoordigen?

Daarmee stelde de ASV in de vergadering met de Rijnvaartcommissaris de rol van de Rijnvaartcommissaris en rol van het overleg met de Rijnvaartcommissaris aan de orde
Waarbij de ASV aan de Rijnvaartcommissaris heeft gevraagd wat de Rijnvaartcommissaris in het kader van dit overleg nu werkelijk doet voor het deel van de binnenvaartvloot die de ASV vertegenwoordigt.

Status en doel van het overleg met de Rijnvaartcommissaris
Daarbij haakte de ASV aan dat dit voorgaande onderwerp en de manier waarop we met elkaar discussiëren tekenend is over hoe dit overleg doorgaans verloopt;

- De verschillende organisaties vinden iets van een onderwerp (vaak zijn we het niet eens),
- er komt geen consensus en
- de Rijnvaartcommissaris trekt zijn eigen conclusies.
- Die vervolgens gepresenteerd worden als “het bedrijfsleven vindt”.

De ASV stelde tijdens het overleg dat ze blij is met het feit dat er een geregeld overleg is met de Rijnvaartcommissaris maar dat de wijze waarop het verloopt onbevredigend is.
ASV: Tijdens de sollicitatieprocedure voor de functie Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven is afgesproken dat de Rijnvaartcommissaris na overleg met de 3 organisaties tot een “gezamenlijke inbreng namens het bedrijfsleven zal komen”. (letterlijke tekst: “U overlegt veelvuldig met het bedrijfsleven (CBRB, ASV, BLN-KSV) om tot een gezamenlijke inbreng namens het bedrijfsleven te komen. U koppelt ook regelmatig terug”) Maar de manier waarop de vergaderingen verlopen voelt wat de ASV vaak niet als een “gezamenlijke inbreng”. Consensus wordt zelden bereikt en ook niet nagestreefd. Wat gepresenteerd wordt als de mening van “het bedrijfsleven” (ook bij andere overleggen zoals het CCR vooroverleg) wordt door de ASV zelden als zodanig onderschreven.

Een dieptepunt wat de ASV betreft was wel het moment dat de Rijnvaartcommissaris tijdens een ASV vergadering aan alle aanwezigen (inclusief pers en aanwezige politici) meedeelt dat *“de problemen wat de geluidsproblematiek betreft voor een groot deel opgelost zijn”.* En dat deelt de Rijnvaartcommissaris mee, zonder onderbouwing terwijl de ASV op allerlei manieren heeft aangegeven (inclusief bewijsmateriaal) dat zeker voor de oudere schepen een heel onjuiste stelling name te vinden. De Rijnvaartcommissaris heeft ook ter plekke niet kunnen aantonen waarmee de schippers dan zo geholpen zouden zijn, maar de Rijnvaartcommissaris verkondigt dit wel als vertegenwoordiger van “het bedrijfsleven”. Ook dit onderwerp is besproken in het overleg met de Rijnvaartcommissaris maar de Rijnvaartcommissaris heeft dat uit de notulen willen schrappen. Waarom? Deze zaken zijn gezegd en van groot belang voor de achterban van de ASV die op de hoogte dienen te blijven van de wijze waarop zij vertegenwoordigd worden.

Rijnvaartcommissaris vertegenwoordigt bedrijfsleven maar is ook onafhankelijk.
Het is duidelijk dat de status van Rijnvaartcommissaris op verschillende wijze geïnterpreteerd wordt door de Rijnvaartcommissaris en door ons. De ASV refereert aan de functieomschrijving zoals vastgesteld werd bij de sollicitatieprocedure, de Rijnvaartcommissaris stelt dat hij “onafhankelijk is”, en luistert naar diverse partijen en een eigen stelling bepaalt. Maar wat de ASV betreft is dat iets anders als “de sector vertegenwoordigen”.

De Rijnvaartcommissaris heeft wellicht inmiddels begrepen dat de ASV niet bereid is censuur toe te passen op haar verslaglegging, ook al heeft de Rijnvaartcommissaris medegedeeld in het laatste overleg dat wat hem betreft zaken die hem niet welgevallig zijn uit de verslaglegging verwijderd dienen te worden. De letterlijke tekst wat betreft de notulen van de Rijnvaartcommissaris: *“We mogen niet gepakt worden op impulsieve uitlatingen. Zo ga ik de notulen lezen. Ze mogen niet zo zijn dat je daarop aangevallen wordt”.*

Is er nog toekomst voor dit overleg/ is er nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris als spreekbuis van “de binnenvaartsector”?
Zoals gezegd zijn er binnen bestuur en denktank van de ASV ernstige twijfels gerezen of er nog basis is om ons door de Rijnvaartcommissaris vertegenwoordigd te laten worden.

Mocht de Rijnvaartcommissaris op de een of andere manier denken, dat de ASV zijn handelwijze verkeerd begrepen heeft of mocht hij een andere werkwijze bespreekbaar achten, dan willen wij hierover natuurlijk graag in gesprek.

Biobrandstof

ASV najaarsvergadering bespreekt ……

ASV-najaarsvergadering bespreekt de rijdende trein richting ongewenste bestemming: FAME

Op de ASV-najaarsvergadering is met de aanwezigen gesproken over de invoering van de verplichting van gebruik van biobrandstoffen waaronder FAME, ingaand in 2022. Het lijkt erop dat er een advies komt van het Ministerie om de EXTRA verplichting nog even uit te stellen maar aan de Europese bijmengverplichting van 6% valt niet te ontkomen. Maar die 6% zou ook tot grote problemen kunnen leiden.
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 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.

Ook Europa zegt: *“Daartoe moet de Commissie, waar nodig, de vereiste wettelijke maatregelen voorstellen die een geharmoniseerd hoog niveau van brandstofkwaliteit in de gehele Unie garanderen.”*

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. Dit onderzoek zou op 4 oktober afgerond moeten zijn. De ASV heeft zo’n onderzoek toegejuicht en dan ook aan alle kanten laten weten dat wij praktijkvoorbeelden hebben van ervaringsdeskundigen m.b.t. 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. En dat is absoluut onvoldoende.

Fieldresearch 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 reden om het op deze wijze uit te voeren. 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.

Onderzoek naar wat en door wie?
Op het moment dat het onderzoek al afgerond was, heeft uiteindelijk de ASV dan toch nog de onderzoeksvragen ontvangen van de NEN zoals men ze aan de schippers gesteld zou hebben.

Op de vergadering heeft de ASV een klein deel van deze onderzoeksvragen aan de schippers voorgelegd. De algemene reactie was: “wij kunnen helemaal niets met deze vragen”. Er worden zaken voorgesteld die onmogelijk zijn, die schippers nooit zouden kunnen uitvoeren om verschillende redenen en de vragen gaan allemaal richting: Good Housekeeping. Oftewel: de schipper wordt verantwoordelijk gesteld voor het kunnen varen op de troep die men in de brandstof doet.

En dat is des te opmerkelijker, omdat de NEN de Europese richtlijn heeft opgesteld voor goede huishouding oftewel good housekeeping van brandstoffen voor dieselmotoren. Deze NPR-CEN/TR 15367-1 richtlijn kan men kopen.

Samenvattend:
Er zijn allerlei problemen aan het gebruik van Fame en het Ministerie 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 wat we proberen te bereiken (CO2-reductie)? en
2. 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 meteen over naar de laatste stap.

Voorbeelden van enkele vragen van de NEN:

Hanteert u bepaalde onderhouds- en gebruiksinstructies voor uw schip/ schepen t.a.v. bunkering?

- schoonmaak tanks voor inname
- waterbeheer op het schip
- ventilatie van de tank
- bunker tank onderhoud
- temperatuurcontrole op bunkertanks
- product-doorloop / minimale tankinhoud
- transportleidingen en – slangen en

connectoren
- filtergebruik
- filtergebruiksduur
- corrosievoorkoming in de tanks
- additieven
- bemonstering van de geleverde diesel

Welke instructies heeft u aangepast nadat u biodiesel ging gebruiken?

Welke controle stappen zou u theoretisch kunnen uitvoeren bovenop dat wat u nu al doet voor producten bij u in de scheepstank?
- Kleur
- microbiologische zaken zoals algengroei of microbiologisch beïnvloede corrosie (MIC)
- uiterlijk (vlokvorming, bezinksel, etc.)
- watergehalte
- koude-eigenschappen van de (bio) diesel
- algehele brandstofkwaliteit

Welke van de eerdergenoemde controles zouden volgens u brandstofproblemen kunnen voorkomen (ongeacht of u ze wel of niet kan uitvoeren of uitbesteden)?

(zie verder in de bijlage)

Wat is het NEN ? Men zegt er zelf over:

Bij NEN, Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut, verbinden we partijen en belanghebbenden en zorgen we ervoor dat zij komen tot afspraken die worden vastgelegd in normen en richtlijnen. Dit doen ze in nationale en/of internationale normcommissies. Daarnaast ondersteunen we ook de toepassing en het gebruik van normen in de praktijk door middel van trainingen en bijvoorbeeld praktijkgidsen.

We beheren ruim 34.000 normen. Dit zijn de in Nederland aanvaarde internationale (ISO, IEC), Europese (EN) en nationale normen (NEN). Deze zijn allemaal verkrijgbaar bij NEN, al dan niet als losse norm of in abonnementsvorm via NEN Connect.

NEN faciliteert ook de ontwikkeling en het beheer van certificatieschema's. NEN certificeert zelf niet, maar fungeert als onafhankelijk platform om certificatieschema's op te zetten en te beheren.

NEN Werkgebied & activiteiten

De normcommissie 'Vloeibare en gasvormige brandstoffen, smeermiddelen en verwante producten' zorgt voor de Nederlandse inbreng in de mondiale en Europese normalisatiewerkzaamheden op het gebied van (alternatieve) brandstoffen en gerelateerde producten. De normcommissie vergadert drie tot vier keer per jaar, veelal om de internationale en Europese voortgang of commentaren te bespreken. Ook wordt er gesproken over de gewenste Nederlandse aanvullende eisen voor brandstoffen of richtlijnen voor de markt.
Wie doen er mee?
Momenteel zijn de volgende partijen lid van de normcommissie:

- Bosch Rexroth
- BP Europe
- Da Vinci Laboratory Solutions
- DAF Trucks
- Esso Nederland
- FinCo Bunkering
- Infineum
- Inspectorate Netherlands
- Intertek Nederland
- Kuwait Petroleum Research & Technology
- Maersk Oil Trading
- Melvin PANanalytical
- Ministerie van Defensie
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Minton, Treharne & Davies (MTH) Holland
- PAC
- Peninsula Petroleum
- Quaker Chemical
- RWS Laboratory
- Saybolt Nederland
- SGS Nederland
- Shell Global Solutions
- Shell Nederland Verkoop Mij.
- Total Nederland
- Toyota Motor Europe
- Veritas Petroleum Services
- Vereniging Smeermiddelen Nederland (VSN)
- VUV Analytics
- XOS
- Zematra.

Mailwisseling met de Senior Standardization Consultant

Ook doorgestuurd aan het Ministerie I&W

Op di 28 sep. 2021 om 20:19 schreef Gerberdien le Sage Knol
Beste,

Wij hebben uw mail in goede orde ontvangen.
Het verbaast ons zeer hoe u al op voorhand de ASV niet meer hoeft te spreken, zo blijkt uit de volgende tekst. "wij zijn al ver met onze analyse en met de huidige informatie heb ik nu direct geen verder vragen aan de ASV om verduidelijking van de situatie in de markt "
Dit is op zich al een merkwaardige opmerking, aangezien de ASV nota bene de belangenvereniging is van particuliere schippers die samen met scheepsverzekering EOC heeft aangekaart dat deze bijmengverplichting nader onderzoek behoefde. Een voorstel dat is verwoord in een aangenomen motie in de Kamer. En nu hoeft u ons er niet bij te betrekken?
Dan deze tekst "Mogelijk dat ik bij het schrijven van het rapport nog tegen zaken aanloop en die ik dan wellicht per mail of telefonisch met u hoop te checken volgende week.:
Hier staan de bewoordingen mogelijk en wellicht, dat geeft natuurlijk geen vertrouwen in dit hele onderzoek en is ook in strijd met afspraken, die wij gemaakt hebben met het Ministerie I&W waarbij diverse malen ons verzekerd is betrokken te zullen worden bij een onderzoek.
Hoe kan het dat men een gedegen onderzoek moet doen n.a.v. de aangenomen motie, de partij in deze, de schippers, die het uit moet voeren niet gehoord meer hoeven te worden!
Onbegrijpelijk.
Wij zullen a.s. zaterdag tijdens onze najaarsvergadering onze leden/ achterban op de hoogte brengen over deze gang van zaken en blijven dit ook aan de orde stellen bij het Ministerie en de Kamerleden.

Met vriendelijke groet,

Gerberdien le Sage, voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging

Verzonden: vrijdag 24 september 2021 16:20
Aan: Onderwerp: Onderzoek door NEN t.a.v. biodiesel in de binnenvaart

Geachte mevrouw Fluitsma en mevrouw Le Sage,

Via dhr. …..begreep ik dat u vragen had gesteld bij het feit dat ASV nog niet benaderd is over het door NEN uitgevoerde onderzoek naar de risico's van biodiesel in de binnenvaart. Wij hadden bij het begin van onze opdracht geen namen of mailadressen doorgekregen en onze assistente heeft wel de ASV centraal aangeschreven volgens mij. Maar e.e.a. zal in de vakantieperiode verder vergeten zijn op te volgen. Het spijt me dat contact met uw vereniging pas nu plaatsvindt
Hoe dan ook: wij zijn al ver met onze analyse en met de huidige informatie heb ik nu direct geen verder vragen aan de ASV om verduidelijking van de situatie in de markt. Mogelijk dat ik bij het schrijven van het rapport nog tegen zaken aanloop en die ik dan wellicht per mail of telefonisch met u hoop te checken volgende week. Op 4 oktober bespreken wij onze eerste conclusies en aanzet tot aanbevelingen met het Ministerie waarna we de tijd willen nemen om deze ook met verschillende vakverenigingen te checken. Is het wat u beide betreft goed dat ik dan na 4 oktober in elk geval bij u terugkom?

Met vriendelijke groeten,
Senior Standardization Consultant

Onderzoek NEN t.a.v. biodiesel in de binnenvaart

Zoals afgedwongen is, via een motie, nadat wij veel ruchtbaarheid hadden gegeven aan de gevaren van bepaalde soorten bio-diesel, is men uiteindelijk een onderzoek gestart.

Dit onderzoek vindt plaats bij NEN, waarbij we sterk onze twijfels hebben over de wijze waarop het onderzoek uitgevoerd wordt. De ASV heeft tenslotte expliciet gewezen op het feit dat er sprake moet zijn van field-research, maar dat blijkt men niet van plan te zijn.

Ook blijkt men niet van plan om de ASV volledig bij het onderzoek te betrekken. En dat terwijl we ervan overtuigd zijn dat het Ministerie I&W, als opdrachtgever, ervanuit gaat dat men ons volledig in het onderzoek betrekt.

ASV toch genegeerd bij onderzoek NEN naar biodiesel

Tijdens een overleg met het Ministerie op 24 september 2021 heeft de ASV gevraagd hoe het nu zit met het onderzoek naar de biobrandstoffen zoals uitgevoerd zou worden door het NEN, omdat de ASV erbij betrokken zou worden en de ASV op alle mogelijke manieren heeft aangegeven nog niets gehoord te hebben.

Dat zou onmiddellijk nagevraagd worden. Na dit overleg is dat ook gebeurd, waaruit bleek dat het onderzoek dus toch buiten de ASV om heeft plaatsgevonden. Na navraag vanuit het Ministerie bij het NEN ontving de ASV onderstaande reactie:

“Via …. begreep ik dat u vragen had gesteld bij het feit dat ASV nog niet benaderd is over het door NEN uitgevoerde onderzoek naar de risico’s van biodiesel in de binnenvaart. Wij hadden bij het begin van onze opdracht geen namen of mailadressen doorgekregen en onze assistente heeft wel de ASV centraal aangeschreven volgens mij. Maar e.e.a. zal in de vakantieperiode verder vergeten zijn op te volgen. Het spijt me dat contact met uw vereniging pas nu plaatsvindt.

Hoe dan ook: wij zijn al ver met onze analyse en met de huidige informatie heb ik nu direct geen verder vragen aan de ASV om verduidelijking van de situatie in de markt. Mogelijk dat ik bij het schrijven van het rapport nog tegen zaken aanloop en die ik dan wellicht per mail of telefonisch met u hoop te checken volgende week. Op 4 oktober bespreken wij onze eerste conclusies en aanzet tot aanbevelingen met het Ministerie waarna we de tijd willen nemen om deze ook met verschillende vakverenigingen te checken. Is het wat u beide betreft goed dat ik dan na 4 oktober in elk geval bij u terugkom?

ASV heeft zeker nooit een mail ontvangen, zoals de organisatie vast wel weet en kan controleren.

Wij begrijpen vanuit het Ministerie dat men dit antwoord ook onvoldoende vindt en men de ASV alsnog moet betrekken bij het onderzoek. Of het gebeurt en hoe dat gebeurt?

De ASV heeft het volgende aan het NEN geschreven:
Het verbaast ons zeer hoe u al op voorhand de ASV niet meer hoeft te spreken, zo blijkt uit de volgende tekst. *“wij zijn al ver met onze analyse en met de huidige informatie heb ik nu direct geen verder vragen aan de ASV om verduidelijking van de situatie in de markt “*

Dit is op zich al een merkwaardige opmerking, aangezien de ASV nota bene de belangenvereniging is van particuliere schippers die samen met scheepsverzekering EOC heeft aangekaart dat deze bijmengverplichting nader onderzoek behoefde. Een voorstel dat is verwoord in een aangenomen motie in de Kamer. En nu hoeft u ons er niet bij te betrekken?

Dan deze tekst *“Mogelijk dat ik bij het schrijven van het rapport nog tegen zaken aanloop en die ik dan wellicht per mail of telefonisch met u hoop te checken volgende week.:*

Hier staan de bewoordingen *mogelijk en wellicht,* dat geeft natuurlijk geen vertrouwen in dit hele onderzoek, en is ook in strijd met afspraken die wij gemaakt hebben met het Ministerie I&W waarbij diverse malen ons verzekerd is betrokken te zullen worden bij een onderzoek.

Hoe kan het dat men een gedegen onderzoek moet doen n.a.v. de aangenomen motie, de partij in deze de schippers, die het uit moeten voeren niet gehoord meer hoeven te worden!

Onbegrijpelijk.
Nadat de ASV hierover contact heeft gehad met het Ministerie ontvingen wij van het NEN een bijzonder vriendelijke mail, echter met in feite dezelfde inhoud:

Daarbij maakt men excuses voor het feit dat de mail ons heeft verontrust. Maar (en dat maakt de zaak niet beter) *“Het was enkel om aan u aan te geven dat we het ophalen van gegevens bijna hadden afgerond.”*

Kortom: wij doen volledig mee met het onderzoek maar onze gegevens/meningen/feiten heeft men niet nodig?

Nee, het NEN vindt dat het feit dat als onderdeel van de aanbieding aan het Ministerie is opgenomen dat het NEN de voorlopige conclusies en aanbevelingen met partijen als IVR en ASV wil bespreken voldoende is.

Denkt het NEN nu echt dat ze daarmee kunnen zeggen dat wij volledig betrokken zijn? De uitkomsten worden met ons besproken, dan kunnen we weer heel hard daar tegenin gaan, maar ja, het onderzoek is afgerond toch?

Deze voorlopige aanbevelingen worden op 4 oktober eerst met het Ministerie besproken waarna men een traject in gaat van check & balance, om het zo te zeggen.

En om het er nog maar eens in te wrijven schrijft het NEN tenslotte dat de mail niet bedoeld was om contact af te houden, maar om aan te geven en dat het NEN de ASV NIET gaan contacteren, maar dat we mogelijk geen vragen meer hebben ter verduidelijking van de problematiek bij de schippers.

Kortom: zij maken wel uit of de problematiek van de schippers duidelijk genoeg is, daar hebben wij niets in te vertellen.
Wat misschien ook wel van belang is om te weten:

Wat is nu eigenlijk het NEN, en wie is de onderzoeker?

Wij kwamen in een blog iets tegen, wat toch al te denken geeft als het gaat om de NEN.

De NEN heeft een Europese richtlijn opgesteld voor goede huishouding oftewel good housekeeping van brandstoffen voor dieselmotoren. Deze NPR-CEN/TR 15367-1 is hier te vinden.

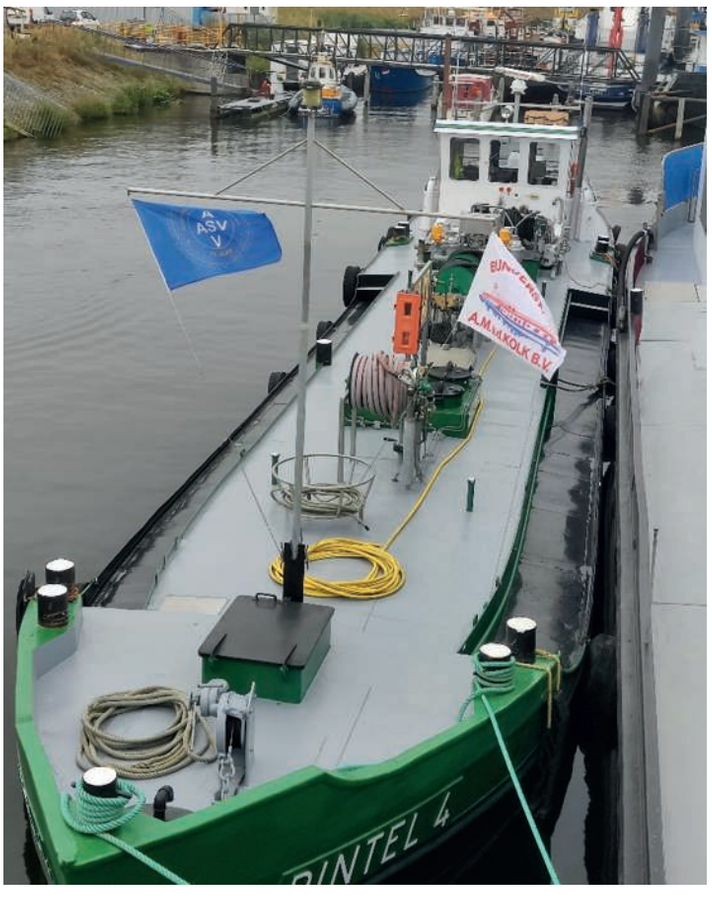
De norm is te kopen voor 53 euro, op de site!

En dat is nu precies wat men ons wil laten geloven, als wij maar goed voor onze motoren zorgen, is er niets aan de hand. Dat dit niet waar is, heeft inmiddels TNO moeten toegeven, maar hoe staat zo’n “onafhankelijk” onderzoeker erin als hij zelf die Europese richtlijn heeft opgesteld?

Enquêtevragen schippers

Enquête D voor scheepseigenaren

1. Wat is de naam van uw bedrijf?
2. Hoeveel (procentueel) B0 bunkert u dit jaar t.o.v. biodiesel (B7) of HVO-diesel? En afgelopen winter?
3. Welke kwaliteit wordt er door u aan uw leveranciers van de diesel gevraagd of aan u geleverd volgens de afleverbon/factuur? Geef aan welke allemaal gelden als u meerdere leveranciers gebruikt.
   - EN 590
   - NEN-EN 590
   - VOS specificatie
   - maximum FAME gehalte
   - CP (cloud point)
   - CFBT (cold filter blocking tendency)
   - gehaltes aan monoglyceriden, glycerol of sterolglycosiden
   - geen specifieke eisen
   - Andere
4. Indien u op de vorige vraag CP of CFBT heeft geantwoord geef dan a.u.b. het niveau (voor CP) of de temperatuur (voor CFBT) aan.
5. Hoe toont de leverancier de eerder aangegeven eigenschappen aan (meerdere antwoorden mogelijk)?
   - testcertificaat van een onafhankelijk lab
   - eigen testcertificaat
   - productcertificaat
   - we testen het zelf nog
   - niet, inkoopcontract volstaat
6. Als u zelf test/laat testen welke eigenschappen test u dan?
7. Hanteert u bepaalde onderhouds- en gebruiksinstructies voor uw schip/schepen t.a.v. bunkering?
   - schoonmaak tanks voor inname
   - waterbeheer op het schip
   - ventilatie van de tank
   - bunker tank onderhoud
   - temperatuurcontrole op bunkertanks
   - product-doorloop / minimale tankinhoud
   - transportleidingen en – slangen en connectoren
   - filtergebruik
   - filtergebruiksduur
   - corrosievoorkoming in de tanks
   - additieven
   - bemonstering van de geleverde diesel
8. Welke instructies heeft u aangepast nadat u biodiesel ging gebruiken?
9. Welke aanpassingen qua werkzaamheden heeft u gedaan nadat u biodiesel ging gebruiken?
10. Wordt uw diesel gecontroleerd en zo ja, door wie?
    - uzelf of een lab van uw organisatie
    - extern laboratorium
    - inspectie of keuringsdienst
    - wordt niet gecontroleerd
11. Welke inspectie of keuringsdienst?
12. Waar wordt dan (volgens u) op gecontroleerd?
    - kleur
    - microbiologische zaken zoals algengroei of microbiologisch beïnvloede corrosie (MIC)
    - uiterlijk (vlokvorming, bezinksel, etc.)
    - gehalte aan biologische component
    - duurzaamheid van de biologische component
    - volledige brandstofkwaliteit
    - Andere
13. Welke controle stappen zou u theoretisch kunnen uitvoeren bovenop dat wat u nu al doet voor producten bij u in de scheepstank?
    - Kleur
    - microbiologische zaken zoals algengroei of microbiologisch beïnvloede corrosie (MIC)
    - uiterlijk (vlokvorming, bezinksel, etc.)
    - watergehalte
    - koude-eigenschappen van de (bio)diesel
    - algehele brandstofkwaliteit
14. Welke van de eerdergenoemde controles zouden volgens u brandstofproblemen kunnen voorkomen (ongeacht of u ze wel of niet kan uitvoeren of uitbesteden)?
15. Welke aanvullende inkoop- of kwaliteitseis zou volgens u effect hebben t.a.v. de dieselspecificatie EN 590 of de diesel i.h.a. zodat problemen in de binnenvaart voorkomen worden?
16. Welke aanvullende inkoop- of kwaliteitseis zou volgens u effect hebben t.a.v. de VOS ULS 2020vs2 specificatie?
17. In ons onderzoek kijken we naar de oorzaken voor de gemelde problemen met het bijmengen van biodiesel in de binnenvaart. Hoe kijkt u hier tegenaan?
18. Welke kwaliteitscontroles kunnen geïntroduceerd worden of zijn reeds door de brandstofketen geïntroduceerd om kwaliteitsrisico's te verminderen?
19. Afhankelijk van de resultaten van deze vragenlijst zouden we graag nog enkele korte interviews houden. Mochten wij nog vragen hebben, mogen we dan contact met u opnemen? Zo ja, op welk e-mailadres of telefoonnummer kunnen we u bereiken?



Kamervragen over NEN onderzoek

Bijgaande set Kamervragen heeft Mahir Alkaya op 12 oktober ingediend:

Vragen van het lid Alkaya aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de uitvoering van onderzoek naar de mogelijke risico's van biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de berichten 'ASV kraakt FAME-onderzoek; geen oog voor de praktijk' en 'ASV: onderzoek naar FAME deugt niet'? (1 (2

Vraag 2
Wat is uw reactie op de kritiek die vanuit de Algemeene Schippersvereeniging (ASV) klinkt over de wijze waarop het onderzoek wordt uitgevoerd waartoe de motie Bisschop/Alkaya oproept? (3

Vraag 3
Kunt u aangeven op welke wijze,- en vanaf welk moment de binnenvaartschippers zijn betrokken bij het uitgezette onderzoek?

Vraag 4
Klopt het dat het onderzoek door NEN zich hoofdzakelijk heeft beperkt tot deskresearch en dat de op handen zijnde implementatie van de herziene Richtlijn hernieuwbare Energie (REDII) hierbij een rol heeft gespeeld?

Vraag 5
Deelt u de mening dat tijdsdruk geen argument mag zijn om de scope van dit door de Kamer gevraagde onderzoek smal te houden?

Vraag 6
Klopt het dat de insteek vanuit NEN koerst op 'good housekeeping', zo ja bent u bereid om de onderzoekers opdracht te geven om tevens de praktijkwerking en het kwaliteitsgehalte van de biobrandstoffen te onderzoeken door middel van veldonderzoek?

Vraag 7
Wat gaat u verder ondernemen om het vertrouwen van de binnenvaartsector ten aanzien van dit onderzoek te herwinnen?

Bron:

1. Binnenvaartkrant, 11 oktober 2021, vindplaats: ASV kraakt FAME-onderzoek: geen oog voor de praktijk - Binnenvaartkrant
2. Schuttevaer, 5 oktober 2021, vindplaats: ASV: onderzoek naar FAME deugt niet | Schuttevaer
3. Motie Bisschop/Alkaya, Kamerstuk 35 626, nr. 25

Politiek

Commissiedebat “Toezicht en handhaving”

De ASV heeft een schrijven gestuurd aan de Commissie Infrastructuur en Waterstaat betreffende het commissiedebat van 7 september 2021 “Toezicht en handhaving”

Specifiek over: 2021D19533 Toezicht en handhaving: LIJST VAN VRAGEN

Geacht Kamerlid,
De vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het eindrapport «Om de leefomgeving. Omgevingsdiensten als gangmaker voor het bestuur» van de adviescommissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) (Kamerstuk 22 343, nr. 295).

De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) geeft haar zienswijze hierbij op een aantal vragen zoals gesteld zijn betreffende de LIJST VAN VRAGEN.

De ASV verwacht niet uitputtend te zijn in haar reactie, maar wil graag een beeld geven van de wijze waarop de binnenvaart het handhavings- en boetebeleid ervaart in de praktijk. Wij zullen aan de hand van een reactie op enkele vragen onze visie neerleggen in de hoop en met vertrouwen dat dit een bijdrage kan leveren aan het debat.

vraag 6: *Hoe ervaart het bedrijfsleven de expertise en deskundigheid van omgevingsdiensten in het algemeen, en omgevingsdiensten die taken uit het Besluit risico’s zware ongevallen uitvoeren (BRZOtaken)? Welke ontwikkeling heeft daarin plaatsgevonden en welke verdere ontwikkeling is van belang, ook gezien de invoering van de Omgevingswet?*

Wij wijzen u hierbij op het gesol met de binnenvaartschepen met fosfine in de lading.

https://www.destentor.nl/zwolle/na-vijf-weken-nog-geen-oplossing-voor-graanschepen-vol-giftig-fosfine-koortsachtig-zoeken-naar-oplossing~ac3928bf/#:~:text=Foto%20Freddy%20Schinkel-,Na%20vijf%20weken%20n%C3%B3g%20geen%20oplossing%20voor%20graanschepen%20vol%20giftig,liggen%20werkeloos%20aan%20de%20kade.

Daarbij sturen wij u o.a. een bijdrage van tankerschipper Ton Quist betreffende het zwalkende beleid van de omgevingsdienst Flevoland. Die zware, kankerverwekkende stoffen die door tankers in de lucht gepompt worden geen probleem vindt, maar het overslaan van een lading tarwe waar fosfine aan toegevoegd is, weigert. Waarbij het gevaar daarbij voor de omgeving verwaarloosbaar is. https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/ingezonden-boter-op-het-hoofd-flevoland

Verder vindt u hieronder de link naar een gesprek hierover en een krantenartikel ter verduidelijking van de problematiek.

https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/08/27/waarom-zijn-de-fosfineschepen-nog-steeds-niet-gelost-studio-schuttevaer/

Betreffende vraag 7: In hoeverre ervaart u verschillen in aanpak tussen regio’s in de vergunningverlening, toezicht en handhaving, en in hoeverre betekent dit een inbreuk op het level playing field? Waardoor worden eventuele verschillen veroorzaakt?

Probleem in de binnenvaartsector is dat er veel te veel handhavers zijn (al eerder geconstateerd door Minister van Nieuwenhuizen) met daarbij tegenstrijdige eisen.

Voorbeeld:
Rijkswaterstaat handhaaft op het feit dat een schip niet schoongemaakt zou mogen worden met sop, zelfs niet als het biologisch afbreekbaar is (waarbij wij constateren dat Rijkswaterstaat wel haar schepen op die manier sopt), maar tegelijkertijd hoort de schipper voor een veilige toegang aan boord te zorgen: dan mag het dek dus niet vet en glad zijn. Bedrijven krijgen vergunningen om massa’s vervuilende stoffen te lozen, terwijl als er bij een binnenvaartschipper lading vanuit het gangboord in het water terecht komt, men in principe al in overtreding is. Onderhoud aan binnenvaartschepen (schilderen) mag niet meer plaatsvinden behalve op werven, wordt ons gezegd; dat is een ondoenlijke zaak: onbetaalbaar en onmogelijk gezien

▲ Schepen Semper Spera, Imatra (dwars in beeld) en Coby (links aan de kade) liggen onveranderd aan de kade in Lelystad. De oplossing voor het overladen van het graan is nog niet gevonden. © Foto Freddy Schinkel

Na vijf weken nóg geen oplossing voor graanschepen vol giftig fosfine: koortsachtig zoeken naar oplossing

het heel beperkte aantal plaatsen voor schepen op de zeer beperkte hoeveelheid werven.

Ook is het vreemd dat de binnenvaartschippers constant aangesproken worden op “veilig handelen”, terwijl diezelfde schippers nog steeds niet beschermd worden tegen giftige stoffen in hun lading zoals twee jaar geleden waarbij een echtpaar ternauwernood aan de dood ontsnapte en we onlangs nog geconstateerd hebben bij de schepen die stilgelegd zijn vanwege de levensgevaarlijke hoeveelheid fosfine in de lading. Zie: https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5245201/binnenvaartschipper-daniel-aan-ramp-ontsnapt-had-dodelijk-gas-aan
Zie ook: https://binnenvaartkrant.nl/dampen-happen-opinie over de onveilige situatie voor bemanning van tankers waar niet op gehandhaafd wordt.

Voorbeeld van onredelijkheid: Als een schipper of zijn bemanning met 32 graden, liggend aan de wal zonder reddingsvest in zijn tuinstoel zit of aan wal gaat, is hij al in overtreding. Die boetes zijn ook nog eens extreem hoge bestuurlijke boetes dus niet aan te vechten. En denk niet dat er niet op gehandhaafd wordt, omdat dit overdreven is, daar wordt ook in dit soort omstandigheden op gehandhaafd, terwijl we tegelijkertijd te maken hebben met meer en meer ligplaatsen waar schippers achter hekken opgesloten worden en/of onbereikbaar zijn voor hulpdiensten. Dat heeft al tot heel wat onveilige situaties geleid (zie het bijna-overlijden van baby Hugo onlangs omdat de hulpdiensten de ligplaats niet konden bereiken). zie https://binnenvaartkrant.nl/moeten-er-eerst-doden-vallen-opinie

Een onredelijke overheid die met twee maten meet tegenover zichzelf versus de burger tast de geloofwaardigheid aan en daarmee draagvlak voor genomen besluiten.

Zie ook een bijlage over het boete- en handhavingsbeleid (van o.a. ILT) waarbij de binnenvaart extreem zwaar gecontroleerd wordt met extreem hoge boetes vergeleken met haar concurrenten. Hier is zeker geen sprake van een level playing field. Dit heeft o.a. geresulteerd in een petitie aangeboden aan de commissie: https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/asv-petitie-stop-de-klopjacht-naar-kamer
Zie ook: https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/zwartboek-boete-beleid-2/

Boetebeleid binnenvaart: onevenredig t.o.v. concurrenten weg- en spoorvervoer

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

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

Wij stuurden u over dit onderwerp in november 2019 als bijlage

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

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

Dit lijkt redelijk. Maar dat is het niet:
Rapport Panteia vergelijking Hoogte boetes
Zeevaart GEEN bestuurlijke boetes
Wegvervoer NAUWELIJKS bestuurlijke boetes (alleen op rijdtijdenbesluit)
Binnenvaart ENORM VEEL bestuurlijke boetes (vaartijdenbesluit plus tal van zaken ongeveer 140 punten)

DUS: Panteia vergelijkt met alles, behalve met haar concurrent.

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

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

Matiging vooraf Hoogte boetes

- Wegvervoer: enorme matiging vooraf (zie voorbeeld)
- spoor gewogen matiging vooraf **in verhouding tot de omzet**
- Binnenvaart: alleen matiging 50% bij natuurlijke personen (NA de evaluatie!)

Uitwerking Wegvervoer: Maximum aantal beboetbare werknemers per werkgever in het wegvervoer:
a. < 25 werknemers: 3
b. 25 of meer en < 50 werknemers: 6
c. 50 of meer en <100 werknemers: 9
d. 100 of meer: 12

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

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

16 Hoe kunnen incidenten beter in beeld gebracht en aangepakt worden?

ASV: wij moeten tot de conclusie komen dat de overheid kennelijk niet echt graag wil dat incidenten in beeld gebracht worden. Waar wij als schippersorganisatie aandacht vragen voor gevallen zoals boven genoemd, horen wij keer op keer dat wij niet zo vaak de pers c.q. de Kamerleden zouden moeten benaderen. Kennelijk is men de mening toegedaan dat zaken eerder “opgelost” worden als er niet te veel ruchtbaarheid aan gegeven wordt. Wij denken daarentegen dat deze manier van handelen nog de enige manier is waarop men gedwongen wordt te luisteren naar de problematiek waar we mee kampen. Zaken als fosfine in lading van schepen met zeer ernstige gevolgen spelen al tientallen jaren maar worden niet opgelost.

17 Kunt u toelichten waarom de ontwikkelingen in de leefomgeving en incidenten niet systematisch worden gevolgd, waardoor het lijkt te ontbreken aan kwantitatieve en kwalitatieve data?

Hier sluit de ASV zich van harte bij aan.

18 Hoe kan de bestuurlijke fragmentatie, wat leidt tot grote en ongerechtvaardigde verschillen in de aanpak van de handhaving en in de behandeling van burgers en bedrijven, verbeterd worden?

Met nog een extra opmerking: het aantal zeer ernstige ongevallen in de binnenvaart is bijzonder laag te noemen, gelukkig maar. Zo waren er het afgelopen jaar (slechts) 3 dodelijke slachtoffers te betreuren. En dat terwijl de binnenvaart toch met heel veel onvoorspelbare factoren gecon-

fronteerd wordt. Maar in plaats van deze sector daarvoor te belonen wordt de sector getrakteerd op een extreem handhavings- en boetebeleid vergeleken met de concurrenten: vervoer over de weg en per spoor. Daar heeft de ASV al het een en ander over geschreven en een petitie over overhandigd aan de commissie.

19 Heeft u in kaart hoe groot de omvang van milieucriminaliteit is? Zo ja, is bij u bekend welk percentage daarvan daadwerkelijk wordt berecht?

De vraag is natuurlijk eerst: wat is milieucriminaliteit? En wie is de dader? Als een binnenvaarttanker geen mogelijkheid krijgt te ontgassen doordat er geen installaties gebouwd worden, doordat provincies daar geen vergunningen voor afgeven en/ of omdat de ontvanger van de goederen die ontgassingsinstallaties niet plaatst, is niet de schipper degene die vervolgd zou moeten worden, maar de veroorzaker van het probleem.

Zie ook: https://binnenvaartkrant.nl/dampen-happen-opinie

Het hele CDNI-akkoord is in feite bedoeld om het milieu te sparen, maar de controle ligt alleen bij de zwakste partij: de schipper. En die heeft vaak geen keus als het ruim niet goed schoon opgeleverd wordt door het bedrijf die de goederen ontvangen heeft of als de CDNI-papieren niet kloppen die aangeleverd worden door het ontvangende bedrijf.

De overheid doet zelf ook een leuke duit in het zakje: huisvuil zou zonder bijkomende kosten ingeleverd kunnen worden volgens het CDNI-akkoord, dat was ook jarenlang het geval. Daar heeft Minister Schultz tegen het CDNI-akkoord gehandeld en plots heet ons huisvuil bedrijfsafval. Daardoor zijn er talloze afgiftepunten verdwenen of “op slot” gezet. Dat maakt het allemaal niet beter voor het milieu. Nu huilt RWS krokodillentranen als bij de volle containers zakken op de sluis neergezet worden.

26 Welke oplossingen ziet u om niet alleen het delen van kennis, maar ook het uitwisselen van informatie tussen bijvoorbeeld omgevingsdiensten, waterschappen en politie te verbeteren?

Hierbij vragen wij ons af: waar zit welke expertise? Hoe kan het dat men (vaak bijzonder vervuild slib) mag storten bij (natuur)gebieden, mag ontgassen waarbij kankerverwekkende stoffen neerdalen maar ondertussen in paniek raakt als er schepen met fosfine in de lading overgeslagen zou worden. Iets wat voor de omgeving geen enkel gevaar op kan leveren. (lees het artikel van de heer Quist https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/ingezonden-boter-op-het-hoofd-flevoland)

Achtergrond: Wie is de ASV?
De ASV is dé belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de Nederlandse waterwegen. Een groot deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals het OTNB en aan themaoverleggen gericht op de binnenvaart bij het ministerie (het vroegere deelorgaan binnenvaart). Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). Maar ook internationaal gezien is de ASV actief waar het gaat om de problemen waar de leden mee te kampen hebben zoals de (staat van de) vaarwegen en regelgeving.

De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Daarnaast streeft de ASV voor de particuliere schipper naar:

- een sociaal/ economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart
- een evenredige verdeling van lasten en lusten
- het behoud van onafhankelijkheid
- functioneel hanteerbare reglementen
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen

Vanuit deze achtergrond menen wij dat wij een zinvolle bijdrage kunnen leveren aan de discussie omtrent de situatie in de binnenvaart en de eventuele gevolgen van besluiten door u genomen. Wij hopen van harte dat u onze opmerkingen ter harte zal nemen.

Ik zou het bijzonder op prijs stellen als deze belangrijke economische factor hier haar stem zou kunnen laten horen.

Om een indruk te geven van hetgeen wij voor staan, wil de ASV u hierbij haar pamflet, uitgereikt aan Kamerleden, meesturen als link.

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Pamfletten/De-vaarweg-als-uitweg/De-vaarweg-als-uitweg.pdf

Met vriendelijke groet,
Namens bestuur en denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder Algemeene Schippers Vereeniging (ASV),
06-11887791

Begroting binnenvaart

Onderstaande brief is naar de Commissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd

Betreft: **35 925 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds (A) voor het jaar 2022**

Geachte volksvertegenwoordiger,

De binnenvaart is van groot belang voor de hele maatschappij. Dat hoeven wij de leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat niet uit te leggen. De binnenvaartsector is de afgelopen periode door u diverse malen gesteund. Was het niet om de zorgen over de regelgeving omtrent lading gegast met fosfine te uiten, dan was het wel om de zorgen te uiten over de toekomstige biobijmengverplichting die grote consequenties kan hebben.

Dus dat u hart heeft voor de binnenvaartsector staat buiten kijf. Of de wijze waarop de recente maar ook zeker de eerdere moties uitgevoerd worden voldoende is om van deze sector een gezonde sector te maken met een volwaardige diversiteit van haar vloot, is echter zeer de vraag.

Eerste prioriteit: omgekeerde modal shift tegengaan

Minister van Nieuwenhuizen heeft tijdens haar aanwezigheid als Minister haar zorgen geuit over het uitblijven van de modal shift waarbij vervoer over de weg zich meer zou moeten verplaatsen naar vervoer over het water, waar mogelijk. Ook evofenedex (verladers) en PTC (bevrachter) ondertekenden mede een brandbrief van de ASV daarover. Dit alles heeft geleid tot gesprekken met Minister van Nieuwenhuizen om te bekijken hoe de omgekeerde modal shift tot staan gebracht kan worden en er juist meer vervoer over water zou kunnen plaatsvinden.

Echter, in de huidige voorstellen zien we geen stappen die die ambitie ondersteunen.

De vraag is: waarom wordt er niet vol ingezet op de binnenvaart als oplossing voor (klimaat)problemen?

Want wij lezen op pagina 3 in de ontwerpbegroting: (x1.000, -)

	Verplichtingen	Uitgaven
12 Hoofdwegennet	3.232.984	2.982.240
13 Spoorwegen	9.546.544	9.486.296
15 Hoofdvaarwegennet	933.856	1.295.676

Dat maakt duidelijk dat er nog steeds niet ingezet wordt op de noodzakelijke inhaalslag m.b.t. onderhoud en investeringen richting het (hoofd)vaarwegennet. En dat terwijl men zegt een modal shift te willen waarbij vervoer over de weg richting vervoer over water zou moeten gaan.

Vaarwegen niet robuust noch betrouwbaar

Er is inmiddels zoveel sprake van achterstallig onderhoud dat de binnenvaart op een zijspoor gezet wordt. Gezien de onderstaande cijfers vanuit tabel 53 op blz. 58 kunnen we de conclusie trekken dat men dan wel niet langer extra op de vaarwegen wil bezuinigen, maar tegelijkertijd blijkt ook dat men niet van plan is nu werkelijk het enorme achterstallige onderhoud weg te werken en daarnaast de binnenvaart een boost te geven richting meer vervoer over water in de komende jaren. Zie:

Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 15 hoofdvaarwegennet Onderhoud en Vernieuwing

Jaar	x 1000,-
2020	391.031
2021	466.304
2022	450.556
2023	460.281
2024	396.001
2025	428.415
2026	341.046

Uit mobiliteitsfonds scheepvaart trekken wij bijvoorbeeld de conclusie (pagina 64) dat 15 miljoen voor de Maasroute in 2022 bij lange na de problemen niet oplost.

Op pagina 61 lezen we:
Vernieuwing *Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdvaarwegennet. Sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. De verwachting is dat deze problematiek geleidelijk toeneemt.*

We moeten constateren dat de huidige realiteit al is dat veel kunstwerken maar ook ligplaatsen, steigers en dergelijke aan het eind van hun bestaan zijn. Veelal wordt dat “opgelost” met rode linten waarbij men trappen niet meer mag betreden of van steigers geen gebruik meer mag maken. Dat is geen oplossing, dat zorgt voor veel onveilige situaties en bovendien ontneemt het de binnenvaart ligplaatsen, waar al een tekort aan is, en zorgt het voor veel oponthoud omdat kunstwerken regelmatig buiten werking zijn.

Ergo: als wij wederom lezen (Blz. 4 B “rol en verantwoordelijkheid, doen (uitvoeren)”) dat de Minister verantwoordelijk is voor het in stand houden van een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen en voor goede en betrouwbare bereikbaarheid over water te zorgen, moeten wij tot de conclusie komen dat dit niet in de afgelopen jaren, niet nu, en niet in de nabije toekomst het geval is of zal zijn.

Jaar	Verplichtingen	Uitgaven
2020	1.034.388	1.042.935
2021	1.123.248	1.435.145
2022	933.856	1.295.676
2023	933.275	1.129.740
2024	1.018.112	1.084.868
2025	1.012.423	1.115.507
2026	1.019.011	995.993

Ook hierbij zien we in de voorgestelde ontwikkelingen in de komende jaren geen substantiële toename gepland voor uitgaven richting de vaarwegen.

Gezien de slechte staat waarin veel kunstwerken verkeren (ook nieuwe kunstwerken!) kunnen wij constateren dat die woorden over de gewenste modal shift slechts woorden blijven op deze manier.

Op pagina 58 en 59 zien we de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. Ook die cijfers geven ons weinig hoop op een goede ontwikkeling wat betreft onderhoud, uitbreiding en verbete-

ring van het (hoofd)vaarwegennet.

We lezen op bladzijde 59 bij “Exploitatie Motivering”:
De activiteiten binnen exploitatie worden uitgevoerd om een vlot, betrouwbaar en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren. Er zijn met RWS ten behoeve van exploitatie en Onderhoud en vernieuwing prestatieafspraken gemaakt en er zijn indicatoren opgesteld om aan te sluiten op de beleidsdoelen.

Dat is een mooi streven maar als Rijkswaterstaat de middelen niet krijgt om aan de beleidsdoelen tegemoet te komen, dan zijn dit loze teksten.

Ook lezen wij “. ……*Daarnaast dient de betrouwbaarheid en reistijd op orde te worden gebracht. Beleidsdoelstellingen op het gebied van exploitatie zijn: – Het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij sluizen in de hoofdvaarwegen; – Het afstemmen van de bediening van bruggen en sluizen op de vraag vanuit de markt.”.* Laten we met elkaar constateren dat dit tot op heden niet gelukt is. Integendeel. Sla Teletekst erop na hoeveel stremmingen er iedere dag zijn, vaak “tot nader bericht”. Hoe kunnen schippers zorgen een betrouwbare partner voor verladers te zijn als zij – afhankelijk van de kunstwerken- niet weten wat men nu weer tegenkomt aan stremmingen en oponthoud?

Daarnaast lijkt alles gericht te zijn op steeds goedkoper vervoer, dat leidt tot steeds grotere schepen die meer tonnen kunnen vervoeren voor – per ton- minder geld. Ook op vaarwegen waar dat eigenlijk niet kan. Dus dat zorgt voor een overbelasting van vaarwegen die daar helemaal niet op toegerust zijn. Dat betekent dat men dan alternerend verkeer instelt of zelfs duikers klaarzet bij sluizen, omdat de stenen eruit spoelen bij bepaalde schepen. Dat levert onnodige kostenposten op aan de hele maatschappij ten bate van enkele bedrijven. De vraag is: willen we dat?

Bovendien is er de vraag:

Zijn het de juiste investeringen?
De vraag is ook of de investeringen die gedaan zijn wel aan de (efficiëntie van de) binnenvaart ten goede zijn gekomen. Al die investeringen die nodig zijn om op afstand bedienen mogelijk te maken leveren tot nu toe de binnenvaart in veel gevallen veel tijdverlies op.

Storingen zoals nu het geval is bij het Starkenborgkanaal zijn schering en inslag. En dan bedoelen wij echt elke dag!
Zie: https://www.rtvnoord.nl/nieuws/855053/storing-bij-bruggen-van-starkenborghkanaal-en-reitdiep-mogelijk-vertraging-voor-scheepvaart

Vraagtekens bij uitgaves voor handhaving
Op pagina 60 voorstel van wet lezen we: *“Met het toezicht op het water dat door RWS (onder andere samen met de Politie) wordt uitgevoerd, wordt beoogd de veiligheid voor de gebruikers te borgen. Dit toezicht heeft ook een preventieve werking. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Binnenvaartwet is meer nadruk komen te liggen op bestuursrechtelijke handhaving door I&W (in plaats van strafrechtelijke handhaving door de Politie). In geval van calamiteiten, zoals schade en verontreinigingen, wordt hierover bericht en adequaat opgetreden. Hiervoor is een calamiteitenorganisatie operationeel.”*

Aan de ene kant heeft Minister van Nieuwenhuizen geconcludeerd dat er in de binnenvaart veel te veel verschillende handhavers zijn, tegelijkertijd lijkt Rijkswaterstaat zijn taak niet aan te kunnen maar tegelijkertijd is de controledruk door Rijkwaterstaat in de binnenvaart extreem hoog. En waarom? Een veiliger vervoerssector is niet te vinden. Zou het niet verstandig zijn de schaarse middelen van Rijkwaterstaat meer aan te wenden voor datgene wat bij haar dienstverlenende taak hoort?

Wij wijzen u we daarom op de aangeboden petitie betreffende de extreme controledruk op de binnenvaart in verhouding met haar concurrenten. De concurrenten; vervoer over de weg en per spoor, die nauwelijks te maken hebben met bestuurlijke boetes waar de binnenvaart op wel zo’n 140 zaken gecontroleerd en gehandhaafd wordt. Waarbij bovendien de controlefrequentie bij de binnenvaart met zo’n factor 100 (minimaal) hoger is als bij het vervoer over de weg, waar bovendien nog sprake is bij bestuurlijke boetes bij goederenvervoer over de weg en het spoor, van matiging vooraf van de boetes. Niet bepaald een level playing field.

Modal shift wens van Europa, wordt niet bereikt

We hebben de wens gezien van Europa om te komen tot een modal shift. Daarom vragen wij allereerst om de binnenvaart minstens een level playing field te gunnen t.o.v. haar concurrenten. Dat betekent:

- Mogelijk maken dat er gevaren kan blijven worden: In 2018 was het **uitgesteld onderhoud bij Rijkswaterstaat opgelopen tot 873 miljoen euro, dat is niet zomaar weggewerkt.**
- Mogelijk maken dat er veilig en rendabel gevaren kan worden: obstakels voor de binnenvaart zoals spertijden en beperkingen bediening van kunstwerken dienen beperkt en waar mogelijk teruggedraaid te worden. Veel beperkingen komen voort uit bezuinigingen op bedienend personeel. Direct of indirect (indirect door kunstwerken op afstand te bedienen).
- Mogelijk maken dat er veilig gevaren kan worden en dus gerust kan worden: overnachtingsligplaatsen dienen uitgebreid te worden zodat schippers op een redelijke wijze kunnen voldoen aan het vaartijdenbesluit. Hier is al meerdere malen ook in (destijds) AO’s Maritiem aandacht voor gevraagd.
- Mogelijk maken dat er geleefd kan worden op de schepen: er moeten ligplaatsen zijn voor schepen, ook voor langere periode, met goede voorzieningen.
- Vertrouwen in de toekomst is essentieel: regelgeving, boetebeleid, beperking mogelijkheden, verslechtering omstandigheden maakt dat dit vertrouwen sterk afneemt, waardoor de binnenvaart in haar waardevolle diversiteit bedreigd wordt.

Opgemerkt moet bovendien worden dat wij zien dat Subsidie Walstroom vermeld staat bij Hoofdvaarwegen, waarbij dat toch de binnenvaart betreft. Maar besloten is kennelijk dat voor de structurele aanpak van de stikstofproblematiek er vanuit de bronmaatregelen stikstof € 12 miljoen vrijgemaakt is voor walstroom voor **zeeschepen**.

Een beschamend laag bedrag uitgetrokken voor vergroening binnenvaart.

De vergroeningseisen die men aan de binnenvaart wil stellen, zijn enorm. In de landen om ons heen zien we dan ook grote subsidies uitgetrokken voor de verduurzaming van de binnenvaartvloot. In Nederland blijft het tot nu toe beperkt tot een kleine groep ondernemers die er op tijd bij is om iets uit de ruif te bemachtigen voor hij weer leeg is voor dat jaar. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Ook nu weer zien we een bedrag uitgetrokken voor de vergroening van de binnenvaartvloot dat ronduit beschamend is voor een regering die zegt dat er groener vervoerd zou moeten worden. De schipper moet dan wel de kans krijgen om dat met een schip, varend onder Nederlandse vlag, te kunnen doen. De vraag is: heeft men echt geen idee van de kosten voor de schepen of denkt men dat het vanzelf wel goed zal komen?

De vraag blijft staan: Waar zijn deze bedragen op gebaseerd en wat denkt men ermee te bereiken?

Ter illustratie: Op pagina 103 betreft de begroting voor de binnenvaart: verduurza-

ming binnenvaart

Jaar	x 1000,-
2020	500
2021	21.500
2022	20.000
2023	18.000
2024	16.000
2025	5.000
2026	4.000

Opvallend is dat wij lezen op pagina 6 Uit Begroting scheepvaart 1:

Door de internationale brancheorganisaties in de binnenvaart is met een beroep op de gelden uit het reservefonds het European IWT-platform opgericht.

Uit het Nederlandse deel van het door de sector opgebouwde fonds zal gedurende 10 jaar (2017-2026) een bedrag van 448.000 per jaar aan het IWT uitgekeerd worden.

Dit geld, bijeengebracht door schippers, was ooit geoormerkt. Sinds 2017 heeft DG MOVE ingestemd met de bekostiging vanuit dat geld van het IWT-platform (International Transport Platform). Dit platform praat namens de binnenvaart, maar er wordt niet aan de schippers gevraagd wat zij vinden over wat er met hun geld gebeurt. De ASV is destijds uit de ESO gestapt, mede omdat de ASV vond dat deze graai uit reservefonds, opgebracht door schippers, maar beheerd en gebruikt door mensen die ver van die praktijk staan, onverenigbaar is met het oorspronkelijk doel van deze gelden en met de statuten destijds van de ESO.

Diversiteit van de binnenvaartvloot in het gedrang

In Nederland blijft voorlopig de CCR-regelgeving zodanig uitgevoerd worden dat onderzoeksbureau Panteia al heeft geconcludeerd dat er na 2025 geen kleine schepen meer zullen zijn (kleiner dan 1.500 ton). Wij hoeven u niet uit te leggen hoe rampzalig dat zal zijn in tijden met laag water.

Dit alles lijkt in strijd met de rol van de binnenvaart. De binnenvaart heeft een essentiële rol, omdat die kan bijdragen aan het ontlasten van de overvolle rijkswegen die ons land verbinden. De rol van de binnenvaart zal eerder groter (behoren te) worden dan kleiner, maar haar capaciteit en mogelijkheden zijn lang niet zo goed benut als zou kunnen met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat de capaciteit en mogelijkheden van de binnenvaartsector binnen enkele jaren zelfs sterk zal inkrimpen, vanwege eisen waar de sector niet aan kan voldoen.

Een ontwikkeling die we niet zouden moeten willen. Gezien de ontwikkelingen op gebied van congestie op de weg, maar ook op gebied van het milieu wordt het hoog tijd dat de binnenvaartsector de middelen en mogelijkheden krijgt om haar diensten te verlenen zoals in ons aller belang is.

Het zal bekend zijn dat de binnenvaartsector het buitengewoon zwaar heeft. De sector is zich ervan bewust dat er geïnnoveerd en verduurzaamd moet worden. Dat betekent dat alle zeilen bijgezet moeten worden om dat mogelijk te maken. Wat de ASV betreft is het verder kijken dan opleggen van eisen, in een overall-visie zou het waarborgen van het voortbestaan van een diversiteit van een (gezonde) binnenvaartvloot een eerste stap zijn.

Zo niet, dan verdwijnt er een essentieel deel van een relatieve schone vervoersmodaliteit in een tijd waar we dat juist zouden moeten koesteren. Zeker gezien de afgelopen periode, waar we gezien hebben hoe afhankelijk we zijn van een diverse vloot die ook kan blijven vervoeren in tijden van extremere weersomstandigheden (zoals bij droogte). Zo'n economisch gezonde en diverse binnenvaartvloot is niet alleen in het belang van de vele kleine ondernemingen in de binnenvaartsector, maar het is ook van nationaal belang. De binnenvaart in al haar facetten is een onmisbare schakel in het nationale en internationale goederenvervoer. Vervoer over water is de meest duurzame wijze van transport.

Mede daarom is er ook veel aandacht voor het onderwerp vergroening, waar de ASV gepoogd heeft haar input te geven. Dat heeft de ASV gedaan middels schriftelijke reacties n.a.v. de klimaattafels en de milieufiches.

Inmiddels lijkt het belang van de binnenvaart erkend te worden maar dat betekent nog niet dat we kunnen zien dat deze sector een sterkere positie binnen de verschillende vervoersmodaliteiten verwerft.

De ASV vraagt om het inventariseren van belemmeringen voor duurzame binnenvaart die kan bijdragen aan de ontwikkeling van Nederland en om die waar mogelijk weg te nemen.
Hierbij een opsomming van een aantal essentiële punten.

1. (Geluids)eisen die gesteld worden aan vaartuigen waaraan niet te voldoen is.
2. Eisen aan de aanwezige of de te plaatsen nautische apparatuur.
3. Het her motoriseren van een bestaand binnenvaartschip.
4. Gelijkheid in eisen voor alle vaartuigen, zowel Rijnvaartschepen als kanaalschepen.
5. Uitstoot, en emissie eisen.
6. Bemanningsvoorschriften, werk- en rusttijden.
7. Huisvuilproblematiek.
8. Boetebeleid
9. Wacht- en rust plaatsen.
10. Obstakels voor de binnenvaart: door achterstallig onderhoud,
11. Obstakels voor de binnenvaart: door belemmeringen door op afstand bedienen van kunstwerken en invoeren van spertijden etc.
12. Oneerlijke concurrentie, op zowel water, spoor als wegvervoer.
13. 13) Marktmachtsverhoudingen qua aanbieders van transporten die een werkelijk vrije markt onmogelijk maken.
14. Oneerlijke concurrentie door subsidies waar de ene internationaal opererende ondernemer wel volop gebruik van kan maken, de ander niet.
15. Ingrijpen in de markt d.m.v. Europese subsidies.

Sinds de recessie (2008) uitbrak, is er een vermindering van lading wat betreft vervoer over water, en nu in 2021 verliest de binnenvaartsector nog steeds marktaandeel aan vervoer over de weg.

Als wij tot op heden alle politieke geluiden horen, is het een noodzaak om goederen te vervoeren via het water, en zelfs een uitbreiding wordt voorgestaan, maar een uitvoering van deze gedachten kunnen wij in het huidige beleid niet ontdekken. Als alle verplichtingen die de binnenvaart worden opgelegd zoals hierboven omschreven worden uitgevoerd, gaan er in de aankomende periode veel, zelfs zeer veel ondernemers in alle categorie tonnages schepen uit het vervoer verdwijnen doordat men niet aan de opgelegde eisen kan voldoen. Wat daar de consequenties van zullen zijn laten wij voor rekening van de desbetreffende regering komen.

Samenvattend
Met zorg constateren wij telkens weer wat onze sector wordt opgelegd (naast de onmogelijke regelgeving ook extreem hoge boetes), terwijl de overheden zelf al geruime jaren bezuinigen op onderhoud van vaarwegen. Deze bezuinigingen kenmerken zich bijzonder door oplopende wachttijden bij sluizen en bruggen, wat voor onze dienstverlenende sector een negatieve uitstraling veroorzaakt naar de ontvanger toe en van zijn goederen. Door de langere vaartijd op het af te leggen traject moet er in veel gevallen een extra overnachting gepland worden om aan de vaar-

en rusttijden wet te voldoen. Ook komt het in regelmaat voor dat kunstwerken niet optimaal bediend kunnen worden, door bezuinigingen op personele bezettingen, en zelfs de minimale voorzieningen zoals op- en afloop gelegenheden voor de bemanning verkeren veelal in slechte staat van onderhoud of zijn in het geheel niet (meer) aanwezig.

Met enige verbazing vernemen wij dat men het voorstaat om de ladingstromen over het water te stimuleren, maar dat de benodigde financieringen voor verbeteringen aan de vaarwegen elk jaar een neerwaartse tendens ondergaan om over verspilling maar niet te spreken, zoals aan het Wilhelmina-kanaal in Noord-Brabant waar de verruiming pas na ca. 4 jaar wordt gerealiseerd.

Wij als bezorgde vereniging hebben via de bijlage begrotingsvoorstellen ons noodgedwongen gericht tot onze volksvertegenwoordigers en zijn graag bereid dit verder toe te lichten, zowel op papier als mondeling, maar allereerst hopen wij met dit schrijven onze zorg bij u onder de aandacht te brengen.

Bijgevoegd de begrotingsvoorstellen en daarnaast een aantal bijlages, ter naslagwerk.

Namens:
Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)
Sunniva Fluitsma
woordvoerder ASV
+ 31 611 88 77 91
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Bijlages o.a:

Bijlage 1: begrotingsvoorstellen
Bijlage 2: ligplaatsentekort. Voorbeeld: Merwede/ Gorkum
Bijlage 3: Boetebeleid: level playingfield gevraagd.
Binnenvaart wil matiging vooraf vergelijkbaar met weg en spoor
Bijlage 4: voorstel voor een meer werkbare hardheidsclausule.
Bijlage 5: aangetoond: Europa staat subsidie toe aan de binnenvaart (50% in Frankrijk op alle investeringen)
Bijlage 6: ASV tekent Green deal niet
Bijlage 7: brandbrief ASV, evofenedex en PTC

Schrijven aan Pieter Omtzigt

Aan Pieter Omtzigt

Beste Pieter,

Je zult overspoeld worden met mailtjes van iedereen die denkt en hoopt dat je in staat bent de cultuur in Den Haag aan te pakken.

Wij denken/ verwachten dan ook niet dat je direct even de zaken voor “ons” zult regelen, maar willen wel graag even kennismaken.

Daarbij wil ik namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) uitspreken dat we je manifest enorm waarderen. Wij als vereniging “schippers voor schippers” waarbij de factor mens centraal staat, merken aan den lijve hoe moeilijk het is om binnen de bestaande systematiek (ministerie, politiek) een kleine onafhankelijke stem te laten horen. Een stem die toch op waarde geschat zou moeten worden gezien het belang van de (familiebedrijven in de) binnenvaart.

Zo werden we onlangs nog geconfronteerd met levensgevaarlijke situatie van het giftige fosfine in de lading en per 2022 zullen we moeten varen met aantoonbaar onbetrouwbare brandstof wat ook weer voor grote gevaren zorgt. Voor onze veiligheid opkomen en voor ons bestaansrecht is een heel lastige klus.

Hierdoor een heel groot deel van de kleinere binnenvaart al verdwenen. En kiezen jongeren niet langer voor een toekomst in de binnenvaart, ongeacht de zo gewenste modal shift door Europa.

Juist door de uitspraken in het pamflet (specifiek punt 8) voelen wij ons gekend en erkend. Ik stuur je daarom de nieuwsbrief van augustus (we brengen iedere 2 maanden een nieuwsbrief uit), zodat je eventueel een blik zou kunnen werpen op waar wij voor staan, wat onze noden zijn en welk belang we hebben voor nu en in de toekomst.

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/FlipHTML/Aug_2021/mobile/index.html

Wie zijn wij?
Beleid:

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

Doelstellingen (o.a.):

- Een evenredige verdeling van lasten en lusten,
- onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen,
- het behoud van onafhankelijkheid,
- functioneel hanteerbare reglementeringen,
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen,

Toelichting op structuur.

Het parool: “schippers voor schippers”, houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren.
Zij hebben persoonlijk zitting in commissies en overlegorganen.
Zij weten uit praktijkervaring waarover zij spreken en voelen iedere toegeeflijkheid aan den
lijve.

Het verleden heeft bewezen, dat wanneer schippers zich laten vertegenwoordigen door betaalde functionarissen er een situatie van intolerantie optreedt, waardoor essentiële zaken niet meer naar buiten treden. Er ontstaat dan een steeds breder wordende kloof tussen theorie en praktijk, tussen schipper en vertegenwoordiger, waarbij de schipper uiteindelijk steeds minder inspraak krijgt over zijn eigen positie.

Door de ASV-structuur heeft iedere aangeslotene niet alleen gelegenheid tot volledige inspraak, maar ook de gelegenheid tot uitvoering van het beleid door zich kandidaat te stellen voor een bestuursfunctie.

Voor meer achtergrondinformatie zie:
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/contact/beleidsnotitie/

Rest mij je ontzettend veel succes te wensen in de komende tijd,

Met vriendelijke groet

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV (Algemeene Schippers Vereeniging)
0611887791

Flitslampjes

Kamer van Koophandel en de privacy

Vanaf 1 januari 2022 kun je de woonadressen van ondernemers en bestuurders niet meer zien in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. De ministerraad stemde hiermee in en volgt hiermee een advies van de Autoriteit Persoonsgegevens. Alleen als je wettelijke toestemming hebt, zoals de Belastingdienst, advocaten en deurwaarders, kan dat wel. Het vestigingsadres blijft wel opvraagbaar. De maatregel wordt ingevoerd om ongevraagde marketing, intimidatie en bedreiging moeilijker te maken.

Veel zzp'ers hebben echter een woonadres dat gelijk is aan het vestigingsadres, dus in de praktijk schieten zij niets op met deze maatregel. Het kabinet wil onderzoeken welke opties er zijn om de privacy ook in deze gevallen beter te kunnen beschermen. In augustus adviseerde de Autoriteit Persoonsgegevens al dat de woonadressen van zzp'ers afgeschermd zouden moeten worden. Hoewel dit in strijd is met het doel van het Handelsregister, namelijk om de rechtszekerheid in het economische verkeer te verzekeren, zou privacy van zzp'ers zwaarder wegen, stelde de privacytoezichthouder destijds. Wordt dus vervolgd.

Wie onderzoekt de onderzoeker?

Wij worden steeds vaker geconfronteerd met onderzoeken die tot besluiten leiden waarbij wij onze vraagtekens zetten. Vraagtekens bij de opdracht van het onderzoek, vraagtekens bij de voorwaarden waaronder het onderzoek plaatsvindt en vraagtekens bij de doelstelling van een onderzoek.

Zo zien wij vaker en vaker dat een onderzoek gebaseerd is op de resultaten van een heel selectieve groep ondervraagden, waarbij een specifieke doelgroep volledig genegeerd wordt. We zien ook dat het aantal ondervraagden/casussen soms zo laag is, dat er echt geen conclusies aan verbonden zouden mogen worden.

We zien dezelfde onderzoeksbureaus binnen een paar jaar tot een geheel tegenovergestelde conclusie komen bij eenzelfde vraagstelling.

En steeds vaker bekruipt bij ons het gevoel dat de onderzoekers op voorhand eigenlijk al "weten" wat de uitkomst moet zijn.

In dat geval is het natuurlijk tricky om aan zo'n onderzoek mee te werken. Al te vaak heeft de ASV na zo'n onderzoek pagina's vol opmerkingen gestuurd om aan te geven dat we het niet eens zijn met het onderzoek en de uitkomst ervan en waarom niet. Maar zo'n onderzoek gaat een eigen leven leiden en wordt door iedereen aangehaald als "de waarheid". Waarbij dan nota bene ook nog de ASV genoemd wordt als een van de organisaties waardoor dit tot stand gekomen is.
Dus als bij de ASV een vraag komt om mee te werken willen we wel de voorwaarden weten waaronder vooral de eventuele vooringenomenheid van een onderzoeker van belang is. Wil men werkelijk weten hoe zaken zitten of zoekt men slechts bevestiging van het door hen gewenste antwoord?

Zo ontvingen wij onderstaande mail:

Geachte heer/mevrouw,
Ik zoek contact met de Algemene Schippers Vereniging in verband met en schoolopdracht. Ik volg op dit moment de master toegepaste cognitieve psychologie aan de universiteit van Leiden. Samen met 9 andere studenten wil ik onderzoeken wat wij met onze kennis van cognitieve psychologie zouden kunnen betekenen voor de binnenvaart in Nederland. Zodoende zijn wij ons aan het oriënteren op de ontwikkelingen en eventuele problemen die er spelen bij schippers in de binnenvaart. Voor de opdracht dienen wij uiteindelijk met een interventie of onderzoeksvoorstel te komen die relevant is voor de binnenvaart.

Recent kwamen wij een nieuwsbericht tegen over een professioneel binnenvaartschip dat in Zutphen in aanvaring met een brug is gekomen op donderdag 22 juli. Naar aanleiding hiervan hebben wij gezocht naar rapporten over de veiligheid en risicofactoren in de binnenvaart. Uit een rapport van Intergo maakten wij op dat vermoeidheid van de schipper een van de vele factoren is die meespeelt bij de oorzaak van ongelukken in de binnenvaart. Wij vonden ook dat schippers relatief veel uren achter elkaar mogen varen en dat schippers er meestal belang bij hebben om zo lang mogelijk achter elkaar door te varen om de vaartijd zo kort mogelijk te houden. Nu vroegen wij ons af of schippers op de hoogte zijn van de risico's die vermoeidheid met zich meebrengt, en of schippers goed in kunnen schatten wanneer zij dusdanig vermoeid zijn dat dit cognitieve beperkingen met zich meebrengt. Bovendien vroegen wij ons af welke maatregelen schippers op dit moment kunnen nemen wanneer zij merken dat zij vermoeid zijn. En tot slot vragen wij ons af of vermoeidheid van schippers door de binnenvaartbranche als een probleem wordt ervaren.

Om deze vragen te kunnen beantwoorden en om in te schatten of 'vermoeidheid van schippers' een relevant onderwerp is, ben ik op zoek naar mensen met kennis van - en connecties met – bedrijven en organisaties in de Nederlandse binnenvaart. Zodoende stuur ik u deze mail. Wij hebben al contact gehad met enkele schippers om deze vragen voor te leggen, maar graag zouden wij een meer algemeen beeld vormen bij de relevantie van dit onderwerp in de binnenvaart branche. Bent u of kent u iemand die per mail of in een online gesprek wat zou willen vertellen over het on-

derwerp vermoeidheid onder schippers in de binnenvaart? Alle tips zijn welkom.

Alvast hartelijk dank voor uw tijd,

Opvallend is dat hier het rapport van Intergo aangehaald is, een rapport waar veel kritiek op is gekomen van de vakmensen: de schippers zelf, een rapport dat gebaseerd is op ongeveer niets en ondanks al onze kritiek dus ook hier weer een status krijgt die het helemaal niet verdient. Bovendien wordt er een ongeluk aangehaald wat helemaal niets met vermoeidheid te maken had.

De ASV heeft daarom het volgende antwoord gestuurd:

We hebben je mail ontvangen en aan onze denktank voorgelegd.

Een master toegepaste cognitieve psychologie is een interessante studie.

We krijgen vaker vragen van studenten of we mee willen werken aan hun opdracht of afstudeerproject en dat doen we met plezier.

Echter de wijze waarop jij al op voorhand je vragen stelt en opmerkingen maakt, heeft ons doen besluiten hieraan niet mee te werken.

Even een voorbeeld.

Citaat van jou:
Wij vonden ook dat schippers relatief veel uren achter elkaar mogen varen en dat schippers er meestal belang bij hebben om zo lang mogelijk achter elkaar door te varen om de vaartijd zo kort mogelijk te houden. Nu vroegen wij ons af of schippers op de hoogte zijn van de risico's die vermoeidheid met zich meebrengt, en of schippers goed in kunnen schatten wanneer zij dusdanig vermoeid zijn dat dit cognitieve beperkingen met zich meebrengt.

Je mag natuurlijk vinden wat je wilt, maar als je onze vereniging aanschrijft, moet je weten dat wij bestaan uit particulieren en veelal familiebedrijven die vaak al meerdere generaties dit beroep uitvoeren. Het schip is ons werk, maar ook ons huis waar wij op wonen!

Misschien is het goed om het boek "een vrouw van staal " (van Corine Nijenhuis) eens te lezen.

Het komt kleinerend over als je de vraag gaat stellen *"of wij wel op de hoogte zijn van de risico's die vermoeidheid met zich meebrengt?"*

We zien helaas te vaak onderzoeken met al een richting waar het heen moet, of gestuurde vraagstelling. En daar doen we niet aan mee.

Ik hoop je voldoende op de hoogte te hebben gesteld, en wens je veel succes met je studie in het mooie Leiden.

Met vriendelijke groet,

Gerberdien le Sage, voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging

Zelfs pleziervaart laat ASV vlag vrolijk wapperen!

Watergebrek in Merelbeke?!

Merelbeke is gestremd van 1 uur voor laag water tot 1 uur na laag water vanwege WATERGEBREK! Het moet niet gekker worden. Het gebied loopt van Asper tot Merelbeke, van St Elois-Vijve naar Merelbeke en van Brugge naar Merelbeke; allemaal één waterniveau. Niemand constateert ergens laag water, maar de sluis is onverbiddelijk.

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 VERENIGING
A
ASV
V
75 JAAR

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.