ASV Nieuwsbrief

augustus 2022

ASV LEDENVERGADERING
1 Oktober 2022

Het was feest!
Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Penningmeester
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Corrie Last, Liesbeth de Jonge, Jeroen Strijker, Esther Lubbers en vele anderen

INHOUD

Voorwoord
4 Frustraties

Vergadering
5 Uitnodiging
6 Agenda
7 Caroline Nagtegaal, even voorstellen
8 Verslag van de ledenvergadering 26 maart 2022

Nadeelcompensatie
11 Nadeelcompensatie
12 Nadeelcompensatie: waar moet u aan denken?
13 Nadeelcompensatie en Rijkswaterstaat

Gewasbeschermingsmiddelen zoals fosfine
14 Commissiedebat Verordening duurzaam gebruik gewasbeschermingsmiddelen
15 Maatregelen nodig voor zeeschepen onder gas

Politiek
16 Commissie Debat Maritiem: Toekomstvisie
16 Gesprek met Minister Harbers
18 Open brief aan mevrouw van Ginneken (D66)

Politiek/ligplaatsenbeleid
19 Ligplaatsenbeleid: brief aan de Kamer (van Minister Harbers)
21 Ligplaatsen besproken in het Commissiedebat Maritiem
22 Persbericht ASV: reactie op brief Minister Harbers

Klacht ASV versus Ministerie I&W
24 Oordeel over klacht werkwijze Ministerie I&W
25 Bijdrage ASV i.v.m. klacht werkwijze Ministerie

Vergroening binnenvaart
28 Vergroening binnenvaart besproken in het Commissiedebat Maritiem
28 Uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart
30 Wolf in schaapskleren

Laag water
32 Laag water in het nieuws
33 Laag water, grote gevolgen door falend beleid
33 Laag water en het verhaal van de Waal
35 Brandbrief omgekeerde modal shift ASV/evofenedex/PTC
36 Twentekanalen op slot door laag water
36 Schutprotocol Oranje (Delfland)
37 Schuttijden Parksluizen

Ligplaatsen
38 ASV boos over brief ligplaatsenbeleid Minister Harbers
39 Gesprek wethouder Smallingerland
40 Goed nieuws (voorlopig) rond havengeld Rotterdam
41 Ligplaatsbeleid Zeeland: een onderzoek
42 Riviercruiseschip opvang vluchtelingen in Prinses Margriethaven
44 Bestuurlijk overleg Twente
45 Tijdelijke ligplaats Amsterdam

Nautisch/technisch
46 Het failliet van Nederland Waterland
46 Gebruikersoverleg NAT
47 Schutbreedtebeperking teruggedraaid
48 Hopeloos
49 Veiligheid op het water
50 Slechte communicatie met brugwachter in Groningen

Europa
51 Antwoord DG MOVE

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Frustraties

Het is het jaar 1962, we moesten een reis suikerbieten gaan laden in Vierlingsbeek, dat is net boven sluis Sambeek op de Maas. We zagen het al aan de houding van mijn vader toen hij terugkwam van het kantoor van de fabriek waar je de nieuwe bestemming kreeg voor de volgende reis. Je moest Sambeek boven zien te komen, en via via al gehoord dat er voor twee dagen schepen lagen om op te schutten. “Je kan nog beter naar Nederweert moeten”, zei pa. “Dan vaar je over de Zuid-Willems vaart en ben je nog eerder op je laadplaats dan in Vierlingsbeek”. Mijn moeder gooide er nog een schepje bovenop en zei “Galatheapolder was mij ver genoeg geweest”.

We hadden het eerst nog mee, gelijk door de Rode vaart sluis en om 18.00 uur op het Hollandsdiep. Ik als jongen van 12 jaar dacht nog “waar zouden we vannacht gaan liggen”, maar dat was er niet bij, op naar Sambeek daar kan je uitrusten, zo dacht pa.
En jawel hoor, via een praatpaal beneden de sluis gemeld, de dienstdoende sluiswachter kon vertellen dat we morgenmiddag konden informeren of wij dan die dag aan de beurt waren om opgeschut te worden.

En zo gebeurde het dus, 36 uur wachttijd voor de sluis genaamd Sambeek.

Nu zijn we aanbeland in het jaar 2022 en tot welke conclusie mogen wij komen: (60 jaar later)

Door klimaatverandering zijn er veel extremen merkbaar in de natuur. Als het gaat regenen valt er in korte tijd een zeer grote hoeveelheid water naar beneden. Is er een droge periode, is het ook droog. Dan na verloop van tijd kondigt de overheid af dat er zuinig omgegaan moet worden met het water in rivieren en kanalen, wat veel ergernis oplevert bij de boeren onder andere, maar ook bij de binnenvaart en niet te vergeten de pleziervaart. Volle schuttingen met schepen maken, is er daar één van.

Maar dat is nu niet het probleem, wat dan wel:

Zestig jaar geleden was een schip van 50 meter lang al een behoorlijk schip en als er een sleep met twee van Driel schepen onder weg naar Born werd gelokaliseerd, gaf men dat elkaar wel door, evt. roept men elkaar toe (door te roepen door een kachelpijp). Maar nu bij een waterstand op de Waal waardoor je de Oostsluis te Weurt nog maar bij een meter water geschut kan worden en die nieuwe sluis zo lang op onderhoud heeft moeten wachten dat het ene gebrek na het ander gebrek zichtbaar wordt.

Dus varen we allemaal over de Maas, ja ook van uit het Noorden van Nederland via de Moerdijkbruggen en komen dus allemaal bij sluis Lith. Daar heeft men jaren geleden een tweede sluis aangelegd, dus tot op heden verloopt het nog soepel. Maar dan in Grave aangekomen is het probleem in volle teugen voelbaar.

Een normaal schip heeft een afmeting van ca. 86 meter bij een breedte van 9.50 meter. Dus de sluis afmeting van deze ene sluis is zodanig, dat er maar één schip per schutting op- of afgeschut kan worden. Al decennia worden wij aangemoedigd om te vergoten in tonnage, en dat is gedaan, en zie het resultaat.

In deze tijd waar er om continuïteit en garanties wordt gevraagd door de verlader is dit een onaanvaardbare situatie. Een overheid die er door diverse organisaties er herhaaldelijk is op gewezen dat deze problemen die nu spelen zich t.z.t. gaan voordoen, heeft niet geluisterd en zeker geen actie ondernomen om dit drama af te wenden.

Ik als oud ondernemer die altijd omgezien heeft naar mijn medemens, op de partij gestemd heeft die zijn belangen ter harte nam, is gezien de heden ten dage voor de binnenvaart gestegen problemen zeer ontstemd.

Ik hoop dat er, zonder dat er rake klappen moeten worden uitgedeeld, een faire oplossing komt in de soap binnenvaart.

Met vriendelijke groet,
een gefrustreerde oud schipper
Paul Markusse ex Aisance

Ledenvergadering

Geachte collega's

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

1 oktober 2022

De vergadering zal gehouden worden in het

Develpaviljoen
Parklaan 1
3335 LM Zwijndrecht

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

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

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

Het ligt in de bedoeling de vergadering om 17.00 uur te sluiten.Wij hopen u in goede gezondheid te mogen begroeten op 1 oktober a.s.

Met vriendelijke groet,
Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Agenda vergadering 1 oktober 2022

OCHTENDDEEL

•	Opening en rede voorzitter
•	Goedkeuring agenda
•	Goedkeuring verslag voorjaarsvergadering 2022 (zie deze nieuwsbrief)*
•	Mededelingen
•	Financieel verslag
•	Oordeel over klacht ASV/Ministerie
•	Gesprek Minister Harbers
•	Toekomst ASV
•	Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezing/ aanmeldingen denktank
•	Cadeau 75 jaar ASV
•	Laag water acties en inzet van de ASV
•	Gevaren op het water: hoe gaan we om met steeds meer “bijna ongevallen” met pleziervaart?
•	Wat verder ter tafel komt zoals: ligplaatsbeleid/ personeel/ boetebeleid/ ……..
•	Rondvraag
•	Sluiting ochtendgedeelte

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

•	Opening
•	Mededelingen (o.a. uit het ochtendoverleg)
•	Laag water (oorzaak en de gevolgen voor de binnenvaart)
•	Crisis vraagt om crisismaatregelen
•	Bijdrage evofenedex: hoe bereiken we de modal shift?
•	Visie op de Europese binnenvaart door Europarlementariër Caroline Nagtegaal
•	Ontwikkelingen m.b.t. gebruik van gewasbeschermingsmiddelen waaronder Fosfine
•	Gevaren op het water: hoe gaan we om met steeds meer “bijna ongevallen” met pleziervaart?
•	Wat verder ter tafel komt/ Rondvraag
•	Afsluiting middagdeel

Caroline Nagtegaal, even voorstellen

Caroline Nagtegaal zal haar visie geven op de binnenvaartsector tijdens de ASV najaarsvergadering van 1 oktober. Wie is deze Europarlementariër die zich inzet voor een modal shift?

Op de site lezen we:

Over mij

Passie voor politiek en transport hebben er altijd ingezeten. Al op jonge leeftijd was ik gefascineerd hoe al die wereldwijde vervoersstromen kunnen bestaan. Wat zit er in al die vrachtwagens en schepen? Waar komen ze vandaan en gaan ze heen? En hoe kan dat goed gaan, terwijl verzender en ontvanger elkaar vaak nog nooit hebben gezien? Hoe dergelijke structuren, processen en besluitvorming lopen, leerde ik bij mijn studie Bestuurskunde aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Daar werd me duidelijk dat politiek daarin een grote rol speelt en dus werd ik lid van de politieke partij die deze economische belangen het best begrijpt, de VVD.

Na m'n afstuderen ging ik als consultant Public Sector bij KPMG in dienst. Ik deed klussen bij onder meer het Havenbedrijf Rotterdam: bouwen aan een nieuw stukje Nederland, Maasvlakte 2. Daarna kreeg ik de kans om bij het Havenbedrijf als European Affairs adviseur aan de slag te gaan. Wat is er gaver dan het verder ontwikkelen van de grootste Europese haven! Dat viel ook in de VVD op: in 2014 werd ik kandidaat voor het Europees Parlement. Helaas haalde de VVD net te weinig zetels. Ik maakte een carrièrestap, richting Schiphol Airport als Manager Public & External Affairs. Ik kon er mijn hart ophalen. Complexe politiek-bestuurskundige vraagstukken en schakelen op alle politieke niveaus. Wat een fantastische baan!

In oktober 2017 kon ik alsnog de stap richting het Parlement maken en in 2019 werd ik opnieuw gekozen. In mijn werk als Europarlementariër komt voor mij alles bij elkaar. Keihard werken, slim schakelen, belangen afwegen, voor het mooiste doel dat er is: een sterke Nederlandse transportsector, voor een sterk, vrij en welvarend Nederland.

Wil je op de hoogte blijven van mijn werk in het Europees Parlement? Schrijf je dan in voor mijn nieuwsbrief.

Groeten uit Rotterdam

"Als de Maas eenmaal door je aderen stroomt, dan zit Rotterdam voor altijd in je hart. Dat is mij de afgelopen twintig jaar overkomen. Ik heb meegemaakt hoe de winderige, soms grimmige werkstad transformeerde tot de knallende wereldstad die het steeds meer is. Net als alle andere Rotterdammers ben ik zo trots als een pauw dat ik daar ook mijn eigen steentje aan heb bijgedragen. Deze stad is ons eigen werk. En als transportspecialist in het Europees Parlement weet ik dat wat in Brussel gebeurt, voor Rotterdam van groot belang is. Dat heb ik elke dag scherp voor ogen. Bovenal is Rotterdam mijn thuis. Het is waar ik na het werken geniet van Feyenoord, van het Rotterdams Philharmonisch Orkest, Theater Walhalla, van vrienden, van mijn man Jasper, en van het leven in de stad."

Commissie Transport & Toerisme

Havens & Logistiek

"Vandaag de dag weten mensen niet beter dan dat je van eten en drinken uit de hele wereld kunt genieten, dat je overal heen kunt reizen, en dat je overal producten vandaan kunt bestellen en bij je thuis kunt laten bezorgen. Die vrijheid en dat gemak zijn een enorme rijkdom. Vanzelfsprekend is het allerminst. Om dat mogelijk te maken moeten namelijk elke dag vele miljoenen Europeanen, en honderdduizenden Nederlanders, zorgen dat de schepen, vrachtwagens, treinen en vliegtuigen op tijd zijn en dat alle logistiek eromheen geregeld is. Dat is een operatie van jewelste, waar nog ontzettend veel in kan en moet worden verbeterd. Met mijn jarenlange ervaring bij Havenbedrijf Rotterdam en Schiphol Airport werk ik daar als transportspecialist van de Renew Europe-groep onophoudelijk aan. Zodat alle harde werkers en ondernemers in transport en logistiek minder hinder hebben van belemmerende of oneerlijke regels, zodat er binnen Europa éérlijke concurrentie is, en zodat Europa slim investeert in essentiële infrastructuur."

Bron foto: https://www.carolinenagtegaal.nl/

Verslag van de ledenvergadering 26 maart 2022

Welkom
We worden welkom geheten door de voorzitter gevolgd door een paar huishoudelijke mededelingen.
Dan volgt het openingswoord door de voorzitter. Dit leest u elders in de nieuwsbrief.

Het verslag van de vorige ledenvergadering wordt goedgekeurd.

Mededelingen
- Dhr. Sipsma is afwezig vanwege ziekte.
- Mevr. Lubbers kan en wil niet meer in het bestuur van de ASV deelnemen en is afgetreden.
- Er wordt een oproep gedaan om denktanklid of bestuurslid te worden.
- 11 juni 2022 is er het ASV-feest. De uitnodiging hiervoor volgt nog.
- Dhr. Veuger heeft een lange staat van dienst bij de ASV en er wordt unaniem voor gestemd over zijn erelidmaatschap. Dit gebeurt middels een briefje (conform statuten).

De kascontrole is uitgevoerd door Dhr. Kievit en Dhr. Valkema en in orde bevonden. Dhr. Kombrink gaat het de volgende keer uitvoeren. Dhr. Henk Kievit wordt bedankt voor de afgelopen 2 keren.

Declaratievoorstel
Er is een aanvulling op het oude declaratievoorstel gemaakt. Dit format wordt besproken met de zaal.

Er volgt een discussie over de vergoeding van 100 euro per maand aan het bestuur of dit niet verhoogd moet worden. Dit hoeft niet verhoogd te worden vanwege andere vergoedingen.

De 39 cent van de kilometervergoeding is belast. Je kunt vanuit je eigen onderneming een factuur schrijven en het belaste deel is dan aftrekbaar.

Graag vooraf bij het bestuur melden dat je onkosten gaat maken voor de ASV.

In de zaal wordt nog geopperd als een schip stil moet liggen voor de ASV er via de ASV een aflosser geregeld kan worden. Dit lijkt toch lastig te organiseren.

Sunniva vertelt over haar vergoeding. Zij is namelijk het aanspreekpunt voor de politiek en schrijft brieven namens de ASV. Hun schip ligt wel eens stil vanwege overleggen van de ASV en zij laten voor de ASV reizen schieten.

Er is niemand tegen het declaratievoorstel, dus dit voorstel wordt aangenomen.

Het financiële verslag
Op een spreadsheet kunnen we zien hoe de ASV er financieel voorstaat. Ook de begroting voor 2022 staat er op. Jessica vertelt hoe de bedragen zijn ontstaan.

Het ledenaantal is redelijk gelijk gebleven. Er zijn wel wat status verschuivingen binnen de leden.

Het kopje contributie/donateurs is nu samengevoegd. De EOC doneerde altijd, maar dat gebeurt nu niet meer (wisseling directie). Er wordt nagedacht over een manier om donateurs te behouden. Uit de zaal komt dan een opmerking om een rekening te sturen voor sponsorkosten.

De advocaatkosten zijn hoog begroot. De advocaat vindt dat er dan wel iets groots (wat geld kost) moet gaan gebeuren. Zoals het dossier FAME.

Uit de zaal: Alles is duurder geworden, maar het lidmaatschap is niet duurder geworden. Het bestuur antwoordt, dat dit is ook niet nodig, vanwege de buffer die we hebben.

Het verslag wordt goedgekeurd.

De denktank
Sunniva bespreekt de taken en verwachtingen van een denktanklid aan de hand van een aantal sheets en vertelt hoe het er met onze denktank voor staat.

Onze denktank is erg groot en het gevaar daarvan is dat iedereen van elkaar denkt dat de ander wel een taak op zal pakken. Daarnaast zitten er mensen in de denktank die weinig van zich laten horen. Daarom wordt op dit moment vanuit het bestuur niet alles meer gedeeld, omdat men niet weet wat er met die mails gebeurt (deze kun je natuurlijk makkelijk doorsturen).

Er is een mail uitgegaan naar de denktank om na te denken over hun bijdrage.
Daarnaast moeten we transparant zijn voor de leden, ook in de nieuwsbrief. Het Ministerie leest de nieuwsbrief ook, dus alles moet goed doordacht beschreven worden.

Pauze

Lopende zaken

Kirsten, onze advocaat, praat de leden bij rondom de zaken waar zij bij betrokken is. De leden waren blij met haar visie op de lopende zaken en stemden er mee in. We bedanken Kirsten voor haar heldere toelichting en ze wordt gefeliciteerd met haar verjaardag.

Vergroening / Fit for 55
Sunniva legt uit wat Fit for 55 inhoudt en wat voor kosten dit met zich meebrengt.

Kosteneffecten Fit for 55 (analyse EICB)
Het gaat hierbij vooral om de onderdelen:
- ETD: Revision of the Energy Tax Directive (Herziening van de energiebelastingrichtlijn)
- RED: Renewable Energy Directive: Wijziging van de richtlijn hernieuwbare energie om de ambitie van de nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 uit te voeren

Wat gaat de ASV hiermee doen? Gaan we voor bio of voor veilig? In de middag zal dit ook aan de orde komen.

Ook de subsidie aanvragen verlopen soms oneerlijk en als dat gebeurt, kunnen we de advocaat inschakelen.

Er komt nog een mededeling over de havengelden Rotterdam, dit systeem gaat veranderen. Je betaalt per binnenkomst in de haven over je lengte x breedte (dus per m2) en dit kost 12,5 ct. voor de eerste 24 uur en vanaf 24 uur 7,5 ct./m2. Deze tarieven zijn nog niet definitief, maar worden gehanteerd bij de pilot die op 11 april start. Men houdt 3 categorieën aan; vrachtvaart, niet- vrachtvaart en duwvaart. Het

zal op 300% meer uitkomen dan de oude tariefstructuur van 7 dagen. Opgeven voor de pilot doe je bij binnenhavengeld@portofrotterdam.nl.

Einde van het ochtenddeel.

We gaan genieten van een lekkere lunch en van het mooie weer.

Middag deel:

Welkom
We worden welkom geheten door de voorzitter en zij doet het welkomstwoord. Aansluitend wordt de fam. Veuger in het zonnetje gezet. Zij gaan per 1 april stoppen met het actief bezig zijn met de ASV. De familie ontvangt bloemen en een passend cadeau en Sunniva houdt een mooie toespraak. Daarna neemt dhr. Veuger het woord over zijn bestuurdersgeschiedenis en bedankt de ASV.

Vergroening in de binnenvaart / Fit for 55
Sunniva vertelt aan de hand van een aantal sheets hoe men de vergroening ziet.

Over de biobrandstoffen valt veel te zeggen; met name over de hoge kostenposten die je als schipper hebt. De reductieverplichting had al ingevoerd moeten worden, maar vanwege het FAME-verhaal is dit nog niet gebeurd. De schipper betaalt liever meer voor de gasolie dan dat de biobrandstoffen worden ingevoerd.

Er komt een verduurzamingsfonds, maar conform de akte van Mannheim zou dit niet kunnen. Daar zijn juristen nu mee bezig om deze akte te kunnen omzeilen. Ze willen de kosten van de verduurzaming op de schipper verhalen.

Je kunt sinds november een label aanvragen, zodat je een stad in kunt komen met je motor. Als je geen certificaat bij je motor hebt, kan je het label aanvragen. Je hebt een meetrapport nodig, dat binnen de CCR2 valt. In Rotterdam wordt je dan geaccepteerd. Andere steden zeggen “haal maar een Green Award, want wij hebben de Green Deal getekend”. Dit labelsysteem is alleen in Nederland.

Het Ministerie gaat het nu oppakken.

Wat betreft de biobrandstoffen; als je meer wilt weten, dan kun je de EOC bellen.

Gerrie van Neijenhoff legt kort uit over de biobrandstoffen.
GTL verbrandt in 1 keer. Gasolie verbrandt in verschillende fases. Met FAME verbrandt eerst de gasolie. Het dierlijke vet verbrandt niet in de motor; het vet verbrandt te laat en zet af op de zuigerveren. En dan begint de motorellende.

Zelfs in de Stage V motoren lukt het niet om de dierlijke vetten te verbranden. De A in FAME staat voor Acid, om de dierlijke vetten te mengen met het zuur. FAME is gevoelig voor condens. Na zoveel draaiuren zijn de filters en injectoren aan vervanging toe.

Resolutie Europees Parlement
Sunniva heeft een presentatie gemaakt over deze resolutie, vertaald vanuit het Engels.

Het gaat over de toekomst van de binnenvaart in combinatie met de modal shift. Welke voorwaarden er voor nodig zijn en hoe het er voor staat. Er lijkt vooral gebrek aan een lange termijn visie. Dit geldt natuurlijk niet alleen voor Nederland, maar ook natuurlijk voor Frankrijk. Vooral het kleine schip is in het gedrang, terwijl Europa juist de kleine vaarwegen wil benutten. Er moet een hardheidsclausule komen waar de schippers zich op kunnen beroepen. Maar ook de infrastructuur moet op peil blijven. Daarnaast wil Europa ook betere voorzieningen voor de binnenvaart (gezinnen aan boord, ligplaatsen, aflopen, stroom, vuilnis). Het bedienen op afstand zou goed geëvalueerd moeten worden, net als de spertijden, als Europa de binnenvaart wil stimuleren. De CCR vindt juist dat men meer moet vergroenen en steekt daar liever het geld in dan in infrastructuur.

Daarnaast worden klachten gemeld bij RWS, wat niet altijd helpt. Graag ook via ASV de klachten melden, zodat deze op Facebook kunnen worden gezet. RWS leest dit namelijk ook.

De schipper wordt gecontroleerd op letterlijk alles. De boetes zijn hoog, want het zijn bestuurlijke boetes. Dit tegenover een vrachtwagen die niet of nauwelijks wordt gecontroleerd.

De Europarlementariër Ton Berendsen namens CDA

Vanuit de ASV is Ton Berendsen gevraagd om een visie te geven op de binnenvaart. Het vorige agendapunt was grotendeels zijn tekst. Hij zit aan de tafel met 3 Nederlanders, maar de andere Europarlementariërs aan die tafel hebben niet zoveel met de binnenvaart.

De binnenvaart was nieuw voor hem. Hij heeft een halve dag meegevaren op de Challenger afgelopen zomer om een klein beetje te weten waar hij over praat. Er zijn maar weinig plekken waar het leven en het vak zo op elkaar inhaakt. De vrijheid van het vak sprak hem erg aan. Daarnaast zijn er ook zorgen omtrent de veiligheid op het water met de vele nationaliteiten. Het derde wat hem aansprak was dat het werk en het gezinsleven met elkaar verweven is. Maar soms is dat leven niet goed te plannen. Omdat je bijv. niet van boord kunt.

Vergroening levert discussie op. Maar de vraag aan ons is: hoe moeten we dan wel vergroenen? Er zijn de afgelopen jaren al een heleboel dingen gedaan in de binnenvaart, maar deze worden niet gezien.

De investering is vaak per individu, terwijl het in de vrachtwagenindustrie vaak om grote getale gaat. De binnenvaart levert samen met de visserij voor 2 tot 3% en de vrachtauto’s leveren 30-40% van de uitstoot. De vraag is hoeveel er winst hier te behalen valt. De transitie moeten we zoeken in de brandstof. Dit wordt veel vergeleken met de auto-industrie, maar de motoren in de binnenvaart gaan gemiddeld heel wat langer mee dan de automotoren. De motoren in de auto-industrie worden elke 3 à 4 jaar vervangen. Er worden veel gegevens (aannames) gebruikt in deze transitie. Oude motoren zijn bijvoorbeeld per definitie vervuilend, maar dit zijn aannames.

Er zijn ook andere sectoren die ook vervuilend zijn. Daar moet men ook aan de slag. Het is op dit moment ook de technologie die ontbreekt om beter te kunnen vergroenen.

Elektrisch varen is geen optie. Waar moet je de batterijen opladen?

Waterstofolie is de meest nieuwe techniek, maar dit staat nog in de kinderschoenen. Europa moet de komende 10 jaar naar de sectoren kijken waar de winst te behalen is. En dat is niet de binnenvaart.

De modal shift: Aan de ene kant wordt er gezegd dat 75 % van het totaal dat nu over de weg gaat naar spoor/binnenvaart moet. Dit is niet makkelijk te realiseren. De wegsector is heel erg flexibel, terwijl de binnenvaart dat niet is. De binnenvaart moet flexibeler gemaakt worden, maar de overheid werkt niet bepaald mee. Degene die nu betalen, kiezen vaak voor de vrachtwagen. Dat zit hem in de prijs, betrouwbaarheid en flexibiliteit.

Opmerkingen uit de zaal:
Toen de Merwedebrug in storing lag, kre

gen de vrachtwagens ruim gecompenseerd. Vaart een schipper een dag om of ligt drie uur te wachten, dan is er geen compensatie. Dit heeft natuurlijk met die lobby te maken.

In Nijmegen is een test geweest rondom de uitstoot. De snuffelaar stond onder een brug, bij een busbaan en de binnenvaart was de vervuiler.

Vraag van Sunniva; Er wordt gesproken over de noodzaak van een binnenvaart verduurzamingsfonds. Hoe staat u daarin? Een fonds is belangrijk om bijvoorbeeld te kunnen investeren in technologie. Maar het is duidelijk dat de sector niet voldoende middelen heeft om zo'n fonds te vullen.

Meer onderzoeksgeld moet naar technologie om te verduurzamen. Daarna moet worden overgeschakeld naar goedkope leningen c.q. subsidies. Een fonds waar de binnenvaart geld instopt, maar niet terugziet, is geen fonds.

Afrondend wil dhr. Berendsen graag contact over de lopende zaken en zet zich graag voor ons in.

Dhr. Berendsen krijgt een bedankje (het boek "een vrouw van staal") en hij krijgt applaus.

Fosfine
Er waren nog 2 organisaties uitgenodigd voor vandaag. Het CTGB en ILT. Het ILT wilde wel komen, heeft men de ASV verteld, maar bleek vanuit het Ministerie te horen te hebben gekregen dat dat niet gewenst zou zijn. Bij navraag werd de ASV verteld dat de Kamer eerst geïnformeerd zou moeten zijn betreffende de uitkomsten. ASV heeft daar teleurgesteld op gereageerd. Volgens de ASV heeft het tegen die tijd geen zin meer om de schippers op de hoogte te stellen van de voortgang, want dan is er al een eindconclusie. We wilden nu juist de schippers duidelijk maken, dat er echt iets in gang gezet is. Dus nu heeft de ASV zelf maar een presentatie gehouden over de voortgang.

Er helpt maar één ding als er fosfine vrijkomt en een schipper belt; dat is de pers. Want als de pers er niet bij is geweest, is het niet gebeurd.

Rotterdam en Amsterdam hebben inmiddels een Plan van Aanpak. De zeeschepen worden gemeten en de schipper krijgt soms een certificaat. Helaas gebeurt dit nog in onvoldoende mate, zeker in Rotterdam. Dit Plan van Aanpak moet bij elke haven hetzelfde worden en eigenlijk ook Europees.

Hoe zit het met fosfine binnen Europa? Het CTGB toetst gifstoffen of ze toelaatbaar zijn en hoe ze nu gebruikt worden. De bedrijven die fosfides aanleveren, waren niet op de hoogte dat er na overslag nog mee gevaren werd. Op het moment dat er van een zeeboot geladen wordt met hoge waardes, dan mag er wel gevaren worden als het geladen is in de binnenschepen. Dit klopt natuurlijk niet! Tijdens transport mag er niet gegast worden. In Frankrijk wordt er constant gemeten tijdens het laden. Is het te hoog, dan wordt er gestopt. Er mag alleen gegast worden in gasdichte ruimen (maar die heeft de binnenvaart haast niet).

Alle tabletten, sleeves e.d. moeten verwijderd worden voor overslag. Uitvoering van deze aanpak binnen een half jaar.

Pauze

WVTTK
De rondvraag.
Havendienst Zaanstad:
De gemeente gaat asielzoekers opvangen in passagiersschepen. Dit gaat waarschijnlijk ten koste van ligplaatsen voor de binnenvaart. Er wordt z.s.m. gezocht naar andere plekken voor deze opvangschepen. Extra ligplaatsen zullen worden gecreëerd via extra palen. Er worden suggesties gedaan vanuit de zaal; plek waar de zomercruiseboten liggen, bocht van Wormer, het pakhuis van Wormer, de Zaanbrug. Dit wordt gecommuniceerd via de belangenorganisaties en via de scheepvaartberichten van RWS.

Havendienst Amsterdam:
Hetzelfde verhaal, maar nu aan de Javakade en Houthaven in Amsterdam. Dit betekent minder ligplekken voor binnenvaart.
Uit de zaal:

- Hoe staat het met de toekomst van de binnenvaart, qua voorlichting op scholen? Het moet meer gepromoot worden op scholen. Er moet structureel meer voorlichting komen. LOVT? Ook in BVB bestaat het spreekbeurtpakket niet meer.
- Hoe krijgen we onze technologie beter geaccrediteerd? Graag meedenken in denktank? Ook schipper zoekt vrouw wordt genoemd om de binnenvaart te promoten.
- Havengeld in Utrecht; je moet jezelf aanmelden. En het gaat ook vanzelf. Ze rijden langs met een havendienstbusje. En er hangen camera's. Even goed in de gaten houden.
- Hengelo; als je er gelost hebt en je gaat opnieuw laden, dan krijg je een nieuw havenbriefje. Dit klopt. Er is een nieuwe havenverordening. We zijn er mee bezig.
- Amsterdam; heeft de Green Deal getekend. Om de korting te krijgen heb je een Green Award nodig. Dit geeft veel papierwerk.
- In de nieuwbrief zijn sommige stukken iets te lang. Sunniva beaamt dit. Sunniva probeert de stukken in alinea's te hakken met een mooie kop erboven, zodat je weet waar de alinea over gaat.
- Terneuzen; het voormelden blijft lastig. Als je te laat bent, is je beurt voorbij. En moet je soms een paar uur wachten. RWS is bezig met corridorplanning. Dit is een aandachtspunt en Machiel gaat dit oppakken met RWS. Dit overleg is komende week. De schippers denken anders over het voormelden dan de bestuurders die op kantoor zitten.
- Corridor Maas; Born: het laatste stuk wordt nu verbreed. Meerdere partijen waren voor 'geen hinderlijke waterbeweging' i.p.v. 3 km/u.
- Partijen zoals gemeenten spelen ons uit. In overleg met BLN is besloten dat het doorgaat, terwijl ASV van niets weet. Bij navraag bleek BLN er ook niets van te weten en BLN kreeg te horen dat de ASV er mee akkoord was gegaan. Maar dat is nu onderschept.
- Autonoom varen en bemanning nieuwe wetgeving. Dit vindt plaats binnen de CCR. Waar kan je deze info vinden? De ASV wil hier graag over meepraten en heeft gevraagd om inzicht in de financiën. Er gaat € 600.000 per jaar naartoe. De BLN en CBRB zijn wel vertegenwoordigd.
- De politiek wil de binnenvaart stimuleren om meer autonoom te varen. Er is een proef geweest met een autonome spits. Er stond voor tonnen aan computers aan boord. Hoeveel is de werkelijke besparing. Er moet wel altijd iemand aan boord zijn. De politiek denkt dat het personeelstekort opgelost kan worden middels autonoom varen.

Afsluiting door de voorzitster
We kijken terug op een waardevolle vergadering.

Gerrie Kombrink-Vloo

Nadeelcompensatie

Oponthoud en omzetschade door achterstallig onderhoud?

Vraag Nadeelcompensatie aan!

De schippers zijn al het oponthoud door achterstallig onderhoud of verkeerde keuzes goed zat. Zij draaien al jarenlang op voor de kosten van de bezuinigingen van de overheid.

Daarom lijkt dit HET moment om nu eens te gaan claimen wat we aan kosten hebben cq aan omzet mislopen.

Dat kan door gebruik te maken van de nadeelcompensatieregeling

Nadeelcompensatie is aan de orde bij schade als gevolg van infrastructurele maatregelen, zoals het opbreken van straten of het afsluiten van bruggen of waterwegen. Daardoor kan schade worden toegebracht. Dergelijke schade wordt in het algemeen niet vergoed: iedereen wordt wel eens met schade van zulke werkzaamheden geconfronteerd. Echter, indien een bedrijf of persoon verhoudingsgewijs erg zwaar wordt getroffen, dan kan recht op nadeelcompensatie ontstaan. Dan worden de nadelen van het overheidsoptreden namelijk erg ongelijk verdeeld en wordt het gelijkheidsbeginsel bij het dragen van publieke lasten geweld aangedaan.

De Handleiding stelt dat bij ernstige calamiteiten moet worden afgezien van toepassing van een drempel (schade in verhouding met een percentage van de jaarlijkse transportkosten of omzet) om voor compensatie in aanmerking te komen. Dit betekent in de praktijk dat ook kleinere schadebedragen in aanmerking komen voor nadeelcompensatie. Dit is van belang voor benadeelde MKB-bedrijven voor wie de drempel in het recente verleden vaak te hoog lag.

Handleiding: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-851353.pdf

Daarin staat o.a

Bij infrastructurele maatregelen kan onderscheid worden gemaakt tussen schade tijdens de uitvoering van de maatregel en schade die ontstaat na de uitvoering van de maatregel. Vaak gaat het om schade tijdens de uitvoering, zoals bijvoorbeeld het openbreken van een weg waardoor een winkel tijdelijk niet (goed) bereikbaar is. Schade ná een maatregel wordt ook wel na-ijl-schade genoemd. Een voorbeeld is dat na een wegopenbreking klanten soms niet direct weer terugkomen naar de winkel. Beide vormen van schade kunnen voor vergoeding in aanmerking komen.

6.3 Schadedefiniëring

Bij een verzoek om nadeelcompensatie moet de aanvrager een indicatie van de omvang van zijn schade aanleveren. De schade bestaat uit het verlies aan inkomen of vermogen als gevolg van de infrastructurele maatregel, welk verlies de aanvrager niet gehad zou hebben als de maatregel niet was genomen.

Schade als gevolg van een tijdelijke infrastructurele maatregel bestaat vaak uit:

- inkomensverlies bij een onderneming (als gevolg van een lagere omzet en/of hogere kosten)
- tijdelijke derving van woongenot

Daarnaast komen eventuele kosten die de aanvrager heeft gemaakt om zijn schade te beperken (bijvoorbeeld bij een ondernemer extra reclamekosten om omzetverlies te voorkomen), voor nadeelcompensatie in aanmerking.

Bij het indienen van een verzoek om nadeelcompensatie dient de aanvrager informatie aan te leveren over de aard (omzetdaling, inkomensverlies etc.), de duur en de geschatte omvang van de schade.

Het bestuursorgaan zal aan de hand daarvan kunnen te beoordelen of het verzoek kennelijk ongegrond of niet-ontvankelijk is. Als het bestuursorgaan heeft vastgesteld dat het verzoek niet kennelijk ongegrond of niet-ontvankelijk is, moet het bestuursorgaan het verzoek inhoudelijk beoordelen. Daarbij kan, zoals gesteld, het normaal maatschappelijk risico worden bepaald aan de hand van het forfait door middel van een ‘quick scan’. Als de schade hoger is dan het forfait zal (veelal met hulp van externe financieel deskundige) worden bepaald wat de exacte omvang is van de geleden schade en welk deel van de schade wegens normaal maatschappelijk risico voor rekening van de aanvrager moet blijven.

Nadeelcompensatie: waar moet u aan denken?

Hierbij enkele belangrijke stukken uit de Handleiding nadeelcompensatie

Schadebepaling en schadeberekening

Berekening van inkomensverlies

Het berekenen van het geleden inkomensverlies is vaak niet eenvoudig. Dat komt doordat de situatie die is opgetreden als gevolg van de overheidsmaatregel moet worden vergeleken met de situatie die er geweest zou zijn indien de overheid die maatregel achterwege zou hebben gelaten. Die tweede situatie is echter hypothetisch: zij doet zich niet voor en er moet dus worden uitgegaan van een aantal veronderstellingen. Volledige zekerheid over wat er in dat geval gebeurd zou zijn, is niet te verkrijgen. Bij een onderneming wordt het inkomensverlies in eerste instantie bepaald door de mutatie in de brutowinst.

De brutowinst is dan de gerealiseerde omzet na aftrek van de inkoopwaarde, de kosten van uitbesteed werk en variabele kosten, maar vóór (aftrek van) eventuele afschrijvingen en eventuele belastingen. Om de brutowinst te bepalen die de aanvrager genoten zou hebben zónder de infrastructurele maatregel, wordt uitgegaan van de normbrutowinst. Deze wordt bepaald aan de hand van de gerealiseerde brutowinst over een aantal referentiejaren, waarbij rekening wordt gehouden met trendmatige ontwikkelingen in de branche in het algemeen en in de onderneming van aanvrager in het bijzonder.

Door deze normbrutowinst te vergelijken met de brutowinst die de aanvrager feitelijk had in de periode waarin de maatregel is uitgevoerd, kan worden bepaald wat de brutowinstderving (= de schade) is als gevolg van die maatregel. Wanneer het geleden nadeel alleen bestaat uit een toename van kosten (bijvoorbeeld transportkosten bij omrijschade) kan veelal worden volstaan met een vergelijking van de kosten over een bepaalde referentieperiode (de normkosten) met de kosten in de periode waarin de maatregel is uitgevoerd.

Wanneer het geleden nadeel enkel bestaat uit derving van één specifieke soort inkomsten, bijvoorbeeld huurinkomsten, kan veelal volstaan worden met een vergelijking tussen de huurprijs die had kunnen worden gevraagd indien geen sprake was geweest van de maatregel en de huurprijs die betaald is of redelijkerwijs gevraagd kon worden in de situatie gedurende de uitvoering van de maatregel.

Referentieperiode

Bij het bepalen van inkomensschade, kostenstijging et cetera moet het bestuursorgaan vaststellen wat de omzet, het inkomen en de kosten zouden zijn geweest als de schadeveroorzakende maatregel niet had plaatsgevonden. Ander gesteld: de normomzet, het norminkomen en de normkosten moeten worden vastgesteld. Hiervoor is het gangbaar om de bedrijfsgegevens van eerdere jaren te gebruiken. Meestal hanteren bestuursorganen een referentieperiode van drie jaar, waarbij de betreffende gegevens eventueel gecorrigeerd moeten worden voor bijzondere omstandigheden gedurende deze referentiejaren en daarnaast ook rekening wordt gehouden met brancheontwikkelingen en inflatie. De extrapolatie naar het schadejaar leidt dan tot de normomzet, de normbrutowinst en de normkosten.

Soms zijn dergelijke gegevens niet beschikbaar, bijvoorbeeld omdat een bedrijf net is gestart. In dat geval moeten normomzet, norminkomen en normkosten op een andere manier worden vastgesteld. Aan de hand van de gegevens over de bedrijfsvoering en met behulp van CBS-cijfers (statistische en trendgegevens) kan dan een inschatting worden gemaakt van de te verwachten bedrijfsresultaten als de maatregel niet had plaats gevonden.

Schadebeperkingen, voordelen en extra kosten meerekenen bij de schade

Schadebeperkende maatregelen

Zoals gesteld zijn burgers en bedrijven verplicht om schadebeperkende maatregelen te nemen om in aanmerking te kunnen komen voor nadeelcompensatie. Hoe eerder de schadeveroorzakende maatregel bekend is en hoe langer de schadeperiode doorloopt, des te meer zal van het bedrijf gevergd kunnen worden, dat hij zijn bedrijfsvoering hieraan aanpast. Wanneer zulke maatregelen ten onrechte niet (voldoende) zijn genomen, kan de daardoor geleden ‘extra’ schade buiten vergoeding worden gelaten. Indien wel (tijdig) schadebeperkende maatregelen zijn genomen, komen de daarmee gemoeide (extra) kosten voor vergoeding in aanmerking, als deze tenminste niet hoger zijn dan de eigenlijke schade. Als een schadelijdende onderneming onderdeel is van een grotere onderneming met meerdere vestigingen, kan zij wellicht de schade beperken door klanten te verwijzen naar een andere vestiging.

Enige voorbeelden

Een garagebedrijf beperkte zijn schade door een extra persoonlijke mailing naar zijn doelgroep. Deze mailing zorgde voor extra opdrachten en daarmee inkomsten. Hiervoor had hij wel extra kosten gemaakt om zijn doelgroep te definiëren via het RDW en materiaal voor de mailing te ontwikkelen. Deze kosten zijn door de gemeente Amsterdam vergoed.

Een horecaondernemer wiens locatie tijdelijk slecht bereikbaar is door een infrastructurele maatregel, besluit te gaan cateren om extra inkomsten te genereren. Hiervoor maakt de ondernemer extra kosten voor onder meer het aanpassen van zijn website en briefpapier. De gemeente heeft een deel van deze kosten vergoed.

Besparing op kosten

Bij het berekenen van de inkomensschade moet ook worden nagegaan of er door het geleden nadeel bepaalde kosten zijn bespaard. Wanneer een onderneming omzetverlies lijdt, maakt die onderneming vaak ook minder (variabele) kosten en soms ook minder vaste kosten. Een bakker die broodjes bakt en door een wegafsluiting slecht bereikbaar is, zal minder broodjes verkopen (omzetverlies), maar dan ook minder broodjes hoeven te bakken (kostenbesparing). Deze besparing moet worden meegenomen bij de berekening van de schade en dat gebeurt in feite via de brutowinstbenadering. Ook als er bijvoorbeeld sprake is van huurvermindering of UWV-uitkeringen voor werktijdverkorting, komen deze als besparing op vaste kosten in mindering op de berekende schade. Het is in specifieke situaties overigens aan te bevelen om al tijdens de voorbereiding en/of uitvoering van een infrastructurele maatregel schadebeperkende kosten te vergoeden. Het is dus niet per se nodig om dit afhankelijk te stellen van een verzoek om nadeelcompensatie.

Toekomstig voordeel

Tegenover het (tijdelijke) nadeel van de maatregel staat vaak een toekomstig voordeel. Bij de herinrichting van een winkelgebied staat bijvoorbeeld tegenover het nadeel dat tijdens de uitvoering wordt geleden meestal het voordeel dat het winkelgebied ná de uitvoering van de werkzaamheden aantrekkelijker is gewor-

den. Volgens de jurisprudentie mag een dergelijk voordeel alleen met het geleden nadeel worden verrekend.

Deskundigenkosten

Wanneer een aanvrager kosten heeft gemaakt voor de behandeling van zijn verzoek om nadeelcompensatie, bijvoorbeeld door inschakeling van een accountant of jurist, kan het bestuursorgaan in bepaalde gevallen verplicht worden om deze kosten te vergoeden. Voorwaarden hiervoor zijn dat het inschakelen van de deskundige(n) redelijkerwijs noodzakelijk was en dat de omvang van de kosten redelijk is (de zogenaamde 'dubbele redelijkheidstoets'). Het inroepen van bijstand van een deskundige door aanvrager is lang niet altijd noodzakelijk, zeker niet bij de indiening van een verzoek.

Meer weten?

Handleiding nadeelcompensatie: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-851353.pdf

Nadeelcompensatie en Rijkswaterstaat

Op onderstaande site vindt u hoe u bij Rijkwaterstaat kunt claimen:

https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie#nadeelcompensatie

Maar: moeten wij als ondernemers ons wel voegen naar een handleiding van RWS die het zo ongeveer onmogelijk maakt te claimen? Wie zijn zij om vast te stellen dat wij op deze manier onze schade alleen maar kunnen claimen, met zoveel hobbels?

Die Handleiding nadeelcompensatie lijkt veel ruimer interpreteerbaar dan wat Rijkswaterstaat ons voorlegt. Tenslotte heeft Rijkswaterstaat een belang om het zo moeilijk mogelijk te maken.

Gewasbeschermingsmiddelen
zoals fosfine

Commissiedebat Verordening duurzaam gebruik gewasbeschermingsmiddelen

FOSFINE en Verordening duurzaam gebruik gewasbeschermingsmiddelen

Dit onderwerp komt niet aan de orde bij het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat maar bij Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Die commissieleden (Kamerleden) zullen we dus van tevoren moeten benaderen. Maar dat kunnen we nu nog niet doen aangezien iedereen in reces zit en we zeker weten dat de kans dat het gelezen wordt, klein is. Dat gaan we dus pas in september doen. Daarbij zullen we ook de nodige achtergrondinformatie moeten geven over datgene wat zich in de binnenvaart heeft afgespeeld.

De ASV heeft onderstaand bericht gestuurd aan Europarlementariër Berendsen die vragen heeft gesteld over het gebruik van fosfine bij (binnenvaart) schepen. Daarnaast is het verstuurd naar Europarlementariër Nagtegaal.

Geachte,
Wellicht ten overvloede wil ik u wijzen op het aankomende commissiedebat waarbij dit onderwerp (in bredere context) aan de orde komt. Opvallend is wel (voor mij) dat de gevaren van gewasbeschermingsmiddelen rond (goederen)vervoer wel genoemd worden, maar dan alleen betreffende vervoer over weg en spoor. Daar waar de meeste ongelukken gebeuren (vervoer over water) wordt niet over gesproken. Nu is dat tot nu toe bij de commissie I&W aan de orde geweest, dus dat zou kunnen betekenen dat dit geheel voorbij gaat aan de plek waar dit besproken wordt: commissie Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Op 20 juli jl. heeft er weer een incident plaatsgevonden in Amsterdam. Weer een overslag vanuit een schip uit Oekraïne, dit keer met mais. En weer werd niemand geïnformeerd en is er niets tijdig gecheckt. Pas toen het binnenvaartschip bij Centraal Station was, werd hij gebeld. Twee andere schepen die in de Coenhaven langszij de betreffende zeeboot (Arklow Breeze) lagen, zijn gewaarschuwd. Eén schip is teruggevaren, de bemanning is daarna van boord gehaald met de havendienstboot. De schippers moesten van boord en de dagen erna liepen de waardes op. Dat is woensdag 20 juli gebeurd. Het lijkt erop dat de kapitein van het betreffende schip ook niet wist dat het gegaste lading was (zegt men), er stond niets op de papieren volgens de kapitein. Ook verspreidde deze fosfine geen herkenbare geur (dus extra gevaarlijk). De lading kwam oorspronkelijk uit Oekraïne en is overgeslagen in Polen. De schepen hebben er een week gelegen om te ontgassen. Zie ook: https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2022/07/27/schippers-weslie-en-daya-wachten-rustig-af-tot-fosfine-het-schip-verlaat/

Nu vindt er op 12 oktober een Commissiedebat plaats in Nederland.

Commissiedebat: Verordening duurzaam gebruik gewasbeschermingsmiddelen

12 oktober 2022
10:00 - 12:15 uur

Locatie: Troelstrazaal
Commissie: Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Bijlage
Convocatie commissieactiviteitDownload bestand:Convocatie commissiedebat Verordening duurzaam gebruik gewasbeschermingsmiddelen - wo 12 oktober

EU-voorstel: Verordening duurzaam gebruik gewasbeschermingsmiddelen COM (2022) 305 (Engelstalige versie)

COM(2022) 305 final 2022/0196 (COD)
Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the sustainable use of plant protection products and amending
Regulation (EU) 2021/2115 (Text with EEA relevance) {SEC(2022) 257 final} - {SWD(2022) 169 final} - {SWD(2022) 170 final} – {SWD(2022) 171 final}

In dit stuk van 22 juni 2022 staat o.a. het volgende:

Pesticides are mixtures of one or more formulated active substances and co[1] formulants that are widely used to protect plants by repelling, mitigating or destroying harmful organisms. They are mainly used in agriculture but also in forestry and green urban areas and **along transport networks such as roads and railways.** Since pesticides can have harmful effects on the environment and on human health they are strictly regulated at EU level. For the purpose of this proposal, the term 'pesticides' will be used synonymously with the term 'plant-protection products'

Vertaald:
Pesticiden zijn mengsels van één of meer geformuleerde werkzame stoffen en hulpstoffen die op grote schaal worden gebruikt om planten te beschermen door afstoten, verzachten of door schadelijke organismen te vernietigen. Ze worden voornamelijk gebruikt in de landbouw, maar ook in bosbouw en groene stedelijke gebieden en **langs vervoersnetwerken zoals wegen en spoorwegen.** Omdat pesticiden schadelijke effecten kunnen hebben op het milieu en op gezondheid van de mens, zijn ze strikt gereguleerd op EU-niveau. Met het oog op dit voorstel, de term 'pesticiden' zal synoniem worden gebruikt met de term 'gewasbescherming' producten'

(dat juist fosfine gebruikt is bij de vaarwegen zien we nergens terug)

vervolgens lezen we o.a.:
De Richtlijn Duurzaam Gebruik van Pesticiden (SUD)2 werd in 2009 aangenomen als een van de vervolgacties van de thematische strategie van de Commissie voor het duurzame gebruik van pesticiden.

De lidstaten moesten de nationale bepalingen in werking doen treden en de SUD uiterlijk op 26 november 2011 in hun nationale wetgeving hebben omgezet.

De Commissie achtte het passend om een evaluatie van de SUD uit te voeren die ook de geïdentificeerde problemen met de uitvoering, handhaving en toepassing in de lidstaten omvat.

Dit werk werd uitgevoerd als een back-to-back beoordeling, die zowel een evaluatie als een effectbeoordeling omvat. De Commissie hoopte de beoordeling te gebruiken om een nieuwe wetgeving naar

voren te brengen waarin het voorstel om de SUD tegen Q1 2022 te herzien, zoals vermeld in de farm-to-fork-strategie.

Er zijn momenteel tekortkomingen in de uitvoering, toepassing en handhaving van de SUD. Deze tekortkomingen zijn aan het licht gekomen tijdens audits van de Commissie en onderzoeksbezoeken aan lidstaten en uitvoeringsverslagen door:

1. de Commissie;
2. de studie van de Onderzoeksdienst van het Europees Parlement over de uitvoering van de SUD; en
3. een recent verslag van de Europese Rekenkamer over gewasbeschermingsmiddelen.

Daarnaast zijn er groeiende maatschappelijke zorgen over het gebruik van pesticiden

Tot zover een eerste gedeelte van het EU-voorstel, het complete stuk is te vinden op Verordening duurzaam gebruik gewasbeschermingsmiddelen | Tweede Kamer der Staten-Generaal

Op 7 september hebben wij een vervolggesprek ketenanalyse gegaste lading, waarbij deze zaken aan de orde zullen komen.

Maatregelen nodig voor zeeschepen onder gas

Alhoewel er sinds een incident in december 2019 veel aandacht is geschonken aan het onderwerp heeft het een aantal weken geleden helaas weer kunnen gebeuren dat binnenvaartschepen beladen werden met lading waarin zich in potentie dodelijke hoeveelheden gas bevonden.

De reden dat dit wederom heeft kunnen gebeuren, bleek te zijn dat het zeeschip niet was aangemeld bij de havenautoriteit (Port of Amsterdam) als ‘schip onder gas’. Ook de kaptein van het zeeschip gaf aan niet te hebben geweten dat de lading behandeld was. Het lijkt in dit geval overduidelijk te zijn dat het incident heeft kunnen plaatsvinden, doordat tussen belading en lossing iemand (of meerderen), om wat voor reden dan ook, niet de juiste procedures heeft/hebben gevolgd en de informatievoorziening ernstig heeft gefaald.

Tijdens de ASV-vergadering van vorig najaar was er een spreker die het gehele proces aan de zaal heeft uitgelegd van hoe schepen ‘onder gas’ worden gebracht en hoe deze weer gasvrij worden gemaakt. Ook vertelde hij dat wetgeving hieromtrent een nationale aangelegenheid is. Op Europees vlak ontbreekt het dus aan uniforme regelgeving, procedures en informatievoorziening waardoor elk land/regio/haven het op eigen manier kan invullen. Zodoende blijft de kans op incidenten zoals onlangs heeft plaatsgevonden, groot.

Er zijn natuurlijk al wel stappen gezet, zoals het vernieuwde Plan van Aanpak dat de havens van Rotterdam en Amsterdam sinds 2020 hanteren. Dat Plan van Aanpak treedt echter niet in werking als het zeeschip niet wordt aangemeld, met als gevolg dat niemand bij de verdere afhandeling (w.o. de schippers) op de hoogte is van de risico’s. Bovendien geldt dit alleen voor die havens. Maar fosfine (of een ander giftig gas) in lading kan ook op andere plaatsen binnenkomen, ook in treinwagons. Dat roept de vraag op wat er (nog meer) aan maatregelen moet/kan worden genomen om de risico’s op gezondheidsschade te verlagen.

De schippers kunnen allemaal een gasdetectiemeter aanschaffen en gebruiken tijdens het laden, echter is dat volgens experts niet zo eenvoudig als het klinkt. Daarnaast werkt het schijnveiligheid in de hand. Waar moet je namelijk op gaan meten? Fosfine of iets anders? Schippers hebben de benodigde expertise gewoonweg niet. Is het een (opgelegde) regel? Wordt dat wel verwacht en komt vervoer van granen e.d. steeds een stapje dichterbij Vervoer Gevaarlijke Stoffen?

Wat schippers individueel willen doen voor een veilig gevoel is aan henzelf, maar een opgelegde regel moet het nooit worden. Vooral niet, omdat daarmee ook de verantwoordelijkheid (deels) verlegd wordt naar de schipper, met als gevolg dat die schipper aansprakelijk kan worden gesteld bij een incident of onterecht stopzetten van het overslagproces doordat de meter afging. Het zal uiteindelijk een juridisch moeras worden. Voor het waarborgen van de veiligheid is aanpakken bij de bron de enige oplossing.

Gelukkig is ook ILT daarvan overtuigd en worden werkelijk stappen gezet. Het is van groot belang dat schippers en hun belangenorganisaties eveneens volop inzetten op het ontwikkelen van goed functionerende (Europese) uniforme regelgeving, procedures en informatievoorziening om het risico op vergiftiging te verlagen.

Ron Breedveld
ASV denktanklid

Politiek

Commissie Debat Maritiem: Toekomstvisie

Een nieuwe Minister met een toekomstvisie

En wederom leverde de VVD een Minister die de binnenvaart in zijn portefeuille heeft. De VVD is de partij van de daadkracht dus we wachten ongeduldig op veel (liefst positieve) daadkracht van minister Harbers want dat is hard nodig.

Waar Europa inzet op een modal shift, waarbij een essentieel deel van het wegtransport overgenomen zou moeten worden door vervoer over water, klinkt tijdens dit debat dat de Minister "een omgekeerde modal shift door de afname van kleine binnenschepen wil voorkomen". Om dat te bereiken presenteert de Minister komend najaar een toekomstvisie om de binnenvaart "aantrekkelijk en toekomstbestendig" te maken. Maar die toekomstvisie, waar al tijden aan gewerkt wordt laat wel erg lang op zich wachten.

Aantrekkelijk en toekomstbestendig?

Aantrekkelijk voor wie? vraag je je dan af en wat wordt er bedoeld met toekomstbestendig? Zou er niet eerste gewerkt moeten worden aan het ervoor zorgen dat schippers nog enige toekomst zien voor de binnenvaart gezien al het achterstallig onderhoud, al die stremmingen en versperringen, al die slechte voorzieningen, de onmogelijke (CCR) eisen, de extreme verhogingen van de havengelden, de problemen met de ligplaatsen, met de hopeloze opleidingseisen etc.etc.

Die "toekomstvisie" moet ervoor zorgen dat de binnenvaart geen lading verliest aan het wegvervoer. Dan lijkt het erop dat men er nog niet van bewust is dat die omgekeerde modal shift al een tijdje aan de gang is. Dus zou het logisch zijn te bedenken hoe die omgekeerde modal shift eerst gestopt kan worden.

Maar de woorden zijn mooi want volgens de heer Harbers wil de overheid met de modal shift juist dat er lading van de weg naar het water gaat. "Dat is gunstig voor het klimaat en de bereikbaarheid."

SGP de vertolker van de problemen in de binnenvaart

Op 5 juli in de commissievergadering Maritiem stelde Tweede Kamerlid Chris Stoffer van de SGP vragen aan Minister Harbers.

Chris Stoffer (SGP): Kleine schepen verdwijnen

Chris Stoffer zei in het debat: "Het aantal binnenvaartschepen daalt. In tien jaar tijd is het aantal kleine schepen zelfs met een kwart afgenomen, terwijl juist deze schepen de haarvaten van het vaarwegennet bedienen. Maar kleine schepen lopen keihard aan tegen strenge, onbetaalbare eisen aan motoren."

Hij vraagt aan of de minister van Infrastructuur en Waterstaat die ongewenste verschuiving ten koste van vervoer over water wil voorkomen "In het kort is het antwoord ja", aldus Harbers. *"Ik kom hier ook op terug in de brief over modal shift en in de brief toekomstvisie voor de binnenvaart. In die toekomstvisie ga ik nader in op wat nodig is voor een aantrekkelijke en toekomstbestendige binnenvaart, zodat een omgekeerde modal shift zo veel mogelijk kan worden voorkomen. Beide brieven, zowel die over de modal shift als over de toekomstvisie voor de binnenvaart, ontvangt u in het najaar."*

Gesprek met Minister Harbers

Op 22 augustus heeft de ASV een gesprek met Minister Harbers mogen voeren. Het heeft even geduurd want door omstandigheden is het gesprek 2 maal verzet. Daarbij kwam dit gesprek precies op het moment dat de gevolgen van het lage water, en daarmee het belang van de binnenvaart niet meer te negeren is.

Een groot deel van het gesprek ging dan ook over het feit dat al jaren bekend is dat de klimaatverandering tot gevolg heeft dat de schommelingen tussen hoog en laag water (op de Rijn) zullen toenemen. De ASV heeft dan ook wederom benadrukt dat, om daarmee om te kunnen gaan, er een ander/ beter waterbeheer nodig is, wat onderschreven werd in dit gesprek door de Minister.

Ook is er een diversiteit van schepen nodig. "Met hoger water moet je andere schepen in kunnen zetten dan tijdens laag water".

We spraken over het feit dat, zeker bij de Rijn, er een extra probleem ontstaat vanwege het feit dat dit een gletsjerrivier is, waarbij de kleiner wordende gletsjers in de Alpen van de Rijn meer een neerslagrivier maken. Hoog water/laag water het wisselt elkaar steeds sneller af. Het weer wordt extremer. Dit vereist een grote keuze uit type binnenvaartschepen voor de verladers, een keus die steeds beperkter wordt door een afname van de kleinere schepen, wat al geleid heeft tot leveringsproblemen ten tijde van laag water.

Dat de verladers dit ook voelen en ervaren werd in dit gesprek benadrukt door de brandbrief hierover uit te reiken die de ASV samen met evovenedex en de PTC aan (destijds) Minister van Nieuwenhuizen heeft uitgereikt. Er is zelfs een brief hierover aan de Europese Commissie van de internationale verladers, ook die hebben wij uitgereikt aan Minister Harbers.

Achterstallig onderhoud, verkeerde keuzes
Bovendien kwam aan de orde dat naast het gegeven dat de natuur ons verrast met dit extreem lage water, wat men kan beschouwen

als overmacht, er slecht met de vaarwegen en met de noodzakelijke binnenvaartschepen omgesprongen wordt. Dat werpt ook zijn vruchten af.

Er is gesproken over de rol van de CCR die willens en wetens een essentieel deel van de binnenvaartvloot; alle oudere DUS alle kleinere schepen uit de actieve vaart saneert, waarbij dat beleid nu zijn wrange vruchten afwerpt omdat het de schepen zijn die nu zo nodig zijn, nu de grotere schepen hun lading niet meer mee kunnen nemen. Daarbij is de petitie uitgereikt die door 1.666 mensen is ondertekend (zie de petitie uitgereikt samen met evofenedex https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/ccr/de-petitie/ en https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bijlagen-en-uitleg-downloaden/)

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

Achterstallig onderhoud en gevolgen van bepaalde keuzes:
Minister Harbers is zelf bij de sluis van Eefde geweest en heeft daar met schippers gesproken. Daaruit kwam naar voren dat schippers het beleid van de overheid (Rijkwaterstaat) ter discussie stellen. Het was duidelijk dat deze boodschap aangekomen is bij de Minister.

Europa
Ook de situatie in andere delen van Europa, zoals de Franse vaarwegen kwamen aan bod. Daarbij is duidelijk dat het nationale beleid wat betreft het onderhoud van de vaarwegen niet strookt met de wens van Europa (zie de resolutie uit 2021) dat ingezet wordt op behoud en verbetering van alle, dus ook de kleinere vaarwegen, waarbij alle soorten, dus ook de kleinere schepen, van essentieel belang zijn om verladers vervoerszekerheid te kunnen bieden.

Natuurlijk is er door de ASV op gewezen dat de binnenvaart in dat streven de CCR op ons pad vindt, die blijft vasthouden aan het beleid zoals neergezet in het rapport “schepen van de toekomst”, waarin omschreven staat waarom en hoe men zich van oudere (en dus alle kleinere) schepen zal ontdoen. (https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf)

Ontwikkelingen (Nederlandse) binnenvaartvloot
Daarbij heeft de ASV ook in cijfers besproken hoe we in de binnenvaartvloot inmiddels een gestage achteruitgang zien van kleinere schepen. Oorzaak daarvan is natuurlijk vooral de CCR/CESNI-regelgeving. Maar ook achterstallig onderhoud, blokkades door stremmingen en spertijden, extreme handhaving t.o.v. (vooral de kleinere) binnenvaartondernemingen, afnemende voorzieningen (ligplaatsen) en een negatief toekomstbeeld doen hun werk. De wijze van certificeren in andere landen is besproken en de voorbeelden van verschillen in keuren en certificeren.

Wat betreft de Nederlandse kleine schepen tot 2.000 ton is de ontwikkeling (cijfers van het CBS) als volgt:

`

	aantal schepen		
Jaar	tot 1.000 ton	van 1.000-2.000 ton	tot 2.000 ton
2011	2607	1261	3868
2016	2283	1178	3461
2020	2053	1159	3212

Crisis vraagt Crisismaatregelen
De ASV heeft hierbij aan Minister Harbers gevraagd alles in het werk te stellen om de waardevolle kleine schepen te behouden die er nog zijn. Daarbij heeft de ASV gewezen op het zwaard van Damocles van de ROSR-regels die boven de hoofden van de schippers hangt waardoor er geen toekomst mogelijk is.

Een optie die gedaan werd, om op korte termijn te redden wat er te redden valt en op zeer korte termijn ingezet kan worden is de crisishardheidsclausule in werking laten treden zoals ook in 2008 is gebeurd. (Vervolgens zal men substantiëlere maatregelen moeten nemen waarbij wij voorstellen terug te keren naar de oorspronkelijke werkwijze waarbij bestaande binnenvaartschepen alleen aan nieuwbouweisen moeten voldoen bij om- ver- of nieuwbouw, red).

AGORA
Ook de marktpositie van de binnenvaart en het gebrek aan transparantie wat betreft vraag en aanbod is even langsgekomen in het gesprek. Daarbij werd gerefereerd aan AGORA waarbij we ons voorstel van het veilingsysteem kort hebben uitgelegd.

Samenvattend
Deze eerste ontmoeting met Minister Harbers en zijn ambtenaren was wat de ASV betreft bijzonder positief. Er was oprechte interesse, en er was veel ruimte voor gesprek en uitwisselen van ideeën.
Het lijkt jammer dat we lang hebben moeten wachten op dit gesprek, maar tegelijkertijd was er inmiddels zoveel gebeurd in de binnenvaart dat er ook heel gericht over deze problematiek gesproken kon worden waar de voorbeelden voor iedereen duidelijk zijn. We zijn natuurlijk lang niet aan alles toegekomen in de 3 kwartier die we hadden. Maar het feit dat er afgesproken is in het najaar een vervolggesprek te houden geeft ons vertrouwen dat dit daar wel aan de orde kan komen.

Open brief aan mevrouw van Ginneken

Open brief aan mevrouw van Ginneken: Maak de goede politieke keuze

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 30 juni 2022 overleg gevoerd over het onderwerp MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanwezig waren acht Kamerleden, waaronder mevrouw van Ginneken (D66).

Investeren in (welke?) mobiliteit is een politieke keuze

Mevrouw **Van Ginneken (D66)** vindt mobiliteit erg belangrijk, horen we in dat debat, waarbij investeren in mobiliteit (terecht) een politieke keuze is.

Dan is het des te opvallender dat de politieke keuze van D66, toch een op Europa georiënteerde partij, niet valt op het actief stimuleren van een modal shift (vervoer over de weg naar vervoer over water). Sterker, bij D66 blijkt vervoer over water (dat 35% van het goederenvervoer voor haar rekening neemt) helemaal niet te bestaan. Dat is ronduit een blamage voor deze partij aangezien Europa in 2021 heeft uitgesproken een modal shift na te streven vanwege het grote belang van de binnenvaart, voor het welbevinden van de hele samenleving. Het belang van (meer) vervoer over water wordt echter niet gezien door mevrouw van Ginneken van D66.

Strategische mobiliteitskeuzes (maar niet voor meer vervoer over water)

En dat, terwijl mevrouw van Ginneken vindt dat het in de debatten vaker zou moeten gaan over die strategische mobiliteitskeuzes in ons land. Natuurlijk heeft zij gelijk als ze stelt dat de Kamer niet zou moeten soebatten over een afrit hier of daar, maar zou moeten debatteren over oplossingen die het vervoerssysteem klaarmaken voor 2030 en 2050. Alleen vergeet zij daarbij dat vervoer over water ook een vervoerssysteem is dat erkenning verdient en dat meer vervoer over water een strategische mobiliteitskeuze zou zijn. Liever praat zij over “mobiliteitshubs” als Eindhoven en de Zuidasdok, allemaal onder het kopje “bijdragen aan de schone economie van de toekomst”. Mevrouw van Ginneken zal toch wel weten dat vervoer over water voor significant minder uitstoot zorgt dan vervoer over de weg? Iedere ton goederenvervoer dat op dit moment verdwijnt van het water naar de weg (want dat is nu de realiteit), levert minimaal een verzesvoudiging op van de CO2 uitstoot.

Daar kunnen al die plannen over thuiswerken en stimuleren van het gebruik van de fiets dan in één keer weer mee tenietgedaan worden.

Ondertussen voelt D66 zich gedwongen te ondersteunen dat de kolencentrales weer opstarten gezien de energiecrisis die er al is, of op de drempel staat. Heeft u enig idee hoe het er op de weg uit zou zien als al die kolen niet over het water vervoerd zouden worden?

Binnenvaart geen optie bij ontlasten rijwegen

Ook bij haar vraag “Hoe mijden en spreiden we ons verkeer in ons drukke en steeds drukker wordende land om onze bestaande infrastructuur efficiënter te gebruiken?“ ligt het antwoord van het ontlasten van de (rij)wegen voor de hand: werk al het achterstallig onderhoud weg op de vaarwegen, zorg nu eindelijk eens voor een goede verdeling van de infrastructuurgelden en stimuleer vervoer over water in plaats van het te ontmoedigen of zelfs onmogelijk te maken.

Want daar waar de binnenvaart het in Nederland steeds moeilijker gemaakt wordt door een infrastructuur die zo ongeveer in elkaar stort door allerlei drempels, zoals spertijden zelfs bij hoofdvaarwegen die bedrijven dagelijks urenlang hun bedrijfsmogelijkheden ontnemen, door het verdwijnen van voorzieningen zoals ligplaatsen, vraagt mevrouw van Ginneken: “Kunnen de bewindspersonen toezeggen om in kaart te brengen hoe in de landen en gebieden om ons heen, maar ook verder weg, in gebieden met vergelijkbare bevolkingsdichtheid, wordt omgegaan met strategische vraagstukken rond mobiliteit?”.

Ik zou zeggen: kijkt u eens naar België, hoe men daar inzet op meer vervoer over water. België, een doorvoerland dat altijd veel te lijden heeft van de massa’s vrachtwagens die door dat land denderen. Vrachtwagens wiens lading voor een groot deel overgenomen kan worden door vervoer over water. België is actief bezig met het activeren van meer bedrijven langs vaarwegen waarbij harde afspraken gelden om dan ook over water te vervoeren. Geheel in tegenstelling tot Nederland waar bedrijven aan vaarwegen gepusht worden om te verdwijnen; om plaats te maken voor woningbouw of overslagcentra. België zorgt dat er voldoende binnenvaartvoorzieningen zijn zoals ligplaatsen en investeert in de kunstwerken zodat die niet constant in storing liggen (zoals in Nederland). Misschien een idee om daar eens te kijken?

Meer vervoer over water sluit dan mooi aan bij het onderzoek van onderzoeksbureau CE Delft in opdracht van Natuur & Milieu waar mevrouw van Ginneken nota bene naar verwijst. Dat onderzoek laat tenslotte zien dat we kritischer moeten zijn op meer asfalt en reistijdwinst, gezien de negatieve gevolgen voor milieu en klimaat. Hoe kan het dat een partij die het milieu hoog in het vaandel zegt te hebben en die, als regeringspartij, medeverantwoordelijk is voor beleid zo blind is voor de gevolgen van haar beleid?

Hoeveel ton vervoer je op een fiets?

Een flauwe vraag, maar hoe kan het dat dit kamerlid kennelijk alleen denkt in personenvervoer en helemaal het goederenvervoer buiten beschouwing laat?

En dat voor een land dat zich heeft laten kennen als “Nederland distributieland”. Wat zijn de gevolgen van al dat goederenvervoer en hoe kun je daarmee omgaan? Het komt helemaal niet voor in dit verhaal.

Mevrouw van Ginneken is niet tevreden over de uitvoering van haar motie om de fiets een volwaardige plek in het MIRT te geven. Zij wil de fiets zien als het vertrekpunt van slim mobiliteitsbeleid. Dat lijkt ons nu ook mooi om zo vervoer over water zo te bekijken. Over water vervoeren wat kan, over land wat moet.
Een ideetje misschien?

Mevrouw van Ginneken, we lopen al wat langer mee maar het is toch iedere keer weer schokkend dat een partij die al zo lang meegaat in het Nederlands bestuur geen benul schijnt te hebben van oplossingen voor problemen die zo voor de hand liggen. Nederland waterland, een land met zoveel mogelijkheden en dat dan zo slecht gebruiken! Hoe is het toch mogelijk?

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Politiek - ligplaatsenbeleid

Ligplaatsenbeleid: brief aan de Kamer (van Minister Harbers)

Geachte voorzitter,
In het Commissiedebat Maritiem van 24 november 2021 is door mijn voorganger de toezegging gedaan om de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken van de ligplaatsenproblematiek en de uitkomsten van de pilots. Met deze brief ga ik in op het ligplaatsenbeleid, de uitkomsten van de pilots en het onderzoek naar mogelijkheden om het huidige ligregime te verruimen.

Het ligplaatsenbeleid van IenW
Rijkswaterstaat faciliteert een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart. De in de Binnenvaartwet vastgelegde vaar- en rusttijden dragen hier mede aan bij. Schepen die niet over een continu-bemanning beschikken moeten tijdig kunnen afmeren bij een ligplaats om te voldoen aan deze wettelijke voorschriften. Schippers kunnen daarbij kosteloos gebruik maken van één van circa 850 ligplaatsen die Rijkswaterstaat in beheer heeft. De richtlijn vaarwegen van Rijkswaterstaat, die de normering voor de inrichting van de vaarweg stelt, hanteert daarbij de norm dat er om de 2 uur varen of om de 30 kilometer ligplaatsen beschikbaar moeten zijn. Niet ieder schip vaart immers even snel.

Om te zorgen voor voldoende capaciteit zijn de overnachtingsplaatsen langs de veelgebruikte Rijksvaarwegen voorzien van een maximum ligtijd van 3x24 uur. Dit is wettelijk geregeld in zowel het Rijnvaart- als het Binnenvaartpolitiereglement (RPR en BPR). Buiten het vaargebied van RPR en BPR hebben RWS en andere vaarweg- en havenbeheerders ook ligplaatsen waar een langere maximale ligtijd geldt. In tegenstelling tot RWS zijn dit bij de andere beheerders vaak betaalde ligplaatsen.
De reden voor de ligtijdbeperking van 3x24 uur is om te voorkomen dat er op betreffende ligplaatsen te veel schepen gaan liggen voor langere tijd. Hoge bezetting met langer liggende schepen zou ertoe kunnen leiden dat schippers, die aan hun wettelijke rusttijd moeten voldoen, niet terecht kunnen en tijdens hun reis noodgedwongen moeten door- en/of omvaren. Als schippers langer een ligplaats willen bezetten, bijvoorbeeld voor vakantiestalling, is de lijn dat een gemeentelijke haven met goede faciliteiten gezocht moet worden. Deze zijn ruimschoots aanwezig.
Het kan voorkomen dat een schip door omstandigheden langer moet liggen dan de 3x24 uur, bijvoorbeeld door ziekte. In die gevallen past RWS coulance toe en mag het schip in kwestie langer liggen. Het toepassen van coulance past bij de bevoegdheid van Rijkswaterstaat als ligplaatsbeheerder.

Proeven met langer liggen
Naar aanleiding van de motie Lacin/Postma hebben er sinds het begin van 2021 op een 20-tal plekken twee proeven plaatsgevonden, waarbij binnenvaartschepen langer mochten liggen dan de toegestane maximum ligtijd van 3x24 uur. De eerste proef was bedoeld als tegemoetkoming richting de sector vanwege de nadelige effecten van de coronacrisis en vond plaats van 10 januari tot 10 april 2021. De tweede proef van 1 september tot 1 december 2021 en was vooral bedoeld ter verificatie van de eerste proef. De belangrijkste conclusie uit de proeven is dat er in beide periodes nauwelijks gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om langer te liggen. In het uitzonderlijke geval dat er wel gebruik van werd gemaakt, dan betrof het een ligtijd van maximaal 1 week. Er lijkt dus geen structurele behoefte te zijn geweest aan langer liggen. Wanneer er langer werd gelegen, leidde dat niet tot hinder voor schippers die rusttijd wilden nemen.

Beleidsmatig vervolg
Op basis van beide proeven acht ik het niet nodig het bestaande ligregime van maximaal 3x24 uur structureel uit te breiden en zal ik het BPR en het RPR niet aanpassen. Dit zou namelijk onnodig gepaard gaan met diverse juridische en praktische vraagstukken, zoals verstoring van marktwerking omdat de uitbreiding ten koste zou gaan van bezetting van betaalde, gemeentelijke ligplaatsen. Uit validatiegesprekken met de sector bleek dat de behoefte aan langer liggen vooral speelt in de vakantieperiode. Vakantiestalling is echter geen legitieme reden voor coulance of lang liggen op Rijksligplaatsen want deze ligplaatsen zijn bedoeld voor schippers om te kunnen voldoen aan de wettelijke vaar- en rusttijden. Voor vakantiestalling kunnen schippers uitwijken naar commerciële ligplaatsen in gemeentelijke havens.

Wel wil ik vanaf nu expliciet rekening houden met de behoefte van de sector aan transparantie, flexibiliteit en uniformering van de uitvoeringspraktijk. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de toegepaste coulance per ligplaats kan verschillen. Daarom zal het ministerie van IenW, in afstemming met de sector, een afweegkader (gedragslijn) opstellen dat een duidelijk handvat biedt voor Rijkswaterstaat voor de handhaving van de 3x24 uurs regel. Dit schept voor de sector een helder en uniform verwachtingspatroon, over de voorwaarden waaronder schepen langer mogen liggen.

Ambitie Coalitieakkoord
In het Coalitieakkoord is afgesproken dat het kabinet zorgdraagt voor goede binnenvaartinfrastructuur, waaronder ligplaatsen. Naast het hierboven beschreven voornemen rond het 3 x 24 uursregime, probeer ik ook op andere manieren de ligplaatsen van Rijkswaterstaat te verbeteren en uit te breiden. Dit gebeurt o.a. door:

- een goede informatievoorziening: op vaarweginformatie.nl hebben schippers inzage in de real-time bezettingsgraad van verreweg de meeste ligplaatsen van RWS en sommige ligplaatsen van derden. Hiermee hoeft de schipper niet lang te zoeken naar een vrije ligplaats en dit levert tijdwinst, een snellere doorstroming, minder onnodige vaarbewegingen, minder uitstoot en een efficiënter logistiek proces op. Daarnaast subsidieert mijn ministerie een initiatief van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens om het ligplaatsenmanagement van gemeentelijke havens te optimaliseren en digitaliseren. Dit zorgt op termijn voor verbeterd inzicht in de beschikbaarheid van gemeentelijke ligplaatsen.
- het terugdringen van de meest urgente tekorten via de MIRT-systematiek. Waar nodig wordt de bestaande ligplaatscapaciteit uitgebreid. Om de situatie te verbeteren werken we nu al aan ca. 70 extra ligplaatsen op de Beneden-Lek, Boven-IJssel en Waal (bij Lobith). Echter, niet alle tekorten kunnen tegelijkertijd worden opgelost. Aanleg van extra ligplaatsen is een keuze die immers bezien moet worden in het licht van de grotere investeringsbehoefte in de infrastructuur.

Met de hierboven beschreven acties wil ik de komende tijd in nauw overleg met de sector aan de slag.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

A

Ligplaatsen besproken in het Commissiedebat Maritiem

Tijdens het Commissiedebat Maritiem refereert Chris Stoffer (SGP) aan een brief van Minister Harbers over het ligplaatsenbeleid waarin de Minister stelt dat er geen probleem met ligplaatsen zou zijn en het dus helemaal niet nodig is dat schepen langer mogen liggen dan de bekende (1,2, of 3 maal)24 uur.

Chris Stoffer: “Daar hebben we een brief (van de Minister, red.) over gekregen die ik onbevredigend vind. Er zijn proeven gedaan waarbij binnenvaart¬schepen langer mochten liggen dan drie keer 24 uur, maar daar werd niet heel veel gebruik van gemaakt. De conclusie van de Minister is: dan hoef ik niets aan het regime te veranderen. Waarom draait de Minister het niet om? Als schippers die een ligplaats nodig hebben voor rusttijd er op deze manier geen last van hebben, dan zou er toch prima gekeken kunnen worden naar aanpassing van het regime? De binnenvaart heeft behoefte aan flexibiliteit, is mijn stelling in ieder geval.”

Harbers: Ligplaatsbeleid komt tegemoet aan de wensen van de schippers (huh??)

Maar volgens Minister Harbers komt hij juist aan de wensen van de schippers tegemoet: “De belangrijkste conclusie uit beide proeven was dat er nauwelijks langer is gelegen. Dan kun je twee kanten op redeneren. De ene kant is die van de heer Stoffer, namelijk: we gaan het toch structureel aanpassen. Dat moet dan wettelijk geregeld worden, bijvoorbeeld via het Binnenvaartpolitiereglement en het Rijnvaartpolitiereglement. Ik heb voor de meer pragmatische weg gekozen. Gezien de lage structurele behoefte vanuit de sector lijkt me dat eerste onnodig en kom ik aan de wensen tegemoet door een uniforme en heldere uitvoeringspraktijk, waarbij we coulance kunnen toepassen.”

Pragmatische weg Harbers: lekker niets doen

De pragmatische weg van de heer Harbers is gewoon lekker niets doen, want het Ministerie heeft zichzelf een hoop problemen op de hals gehaald door het ligplaatsenbeleid in de wet te verankeren. Dan moet men een hele wet aanpassen. Dat is ook de reden dat de borden niet aangepast zijn tijdens de proeven. En dat is weer de reden dat schippers onvoldoende op de hoogte waren van de proef.

Daar hebben we dat woord weer: coulance

De manier waarop met die coulance wordt omgegaan, kan beter, erkende Harbers. In de praktijk kan die per ligplaats verschillen. “Dat is niet handig. Daarom zullen we in afstemming met de sector een afwegingskader (richtlijnen, red.) opstellen dat een heel duidelijk handvat biedt voor de handhaving van die 3 x 24 uursregel door Rijkswaterstaat, ook voor de gevallen waarin coulance kan worden toegepast. Dat lijkt me wel zo’n pragmatische route.” Ja,ja dat kennen we natuurlijk. Ook die “afstemming met de sector”, we vragen ons toch altijd weer af wat en wie nu “de sector” is. “Coulance” betekent gewoon op onze knietjes vragen of men alsjeblieft rekening wil houden met de omstandigheden.

In het filmpje hebben we de woordvoerder van Rijkswaterstaat gezien die ook daar behoorlijk vaag over is. In geval van ziekte kan er eventueel met de betrokken ambtenaar overlegd worden voor een mogelijke oplossing. Daar zit je op te wachten in een soort noodgeval.

Rijkswaterstaat gaat uit van een schip als louter een productiemiddel

Waar de werknemers van Rijkswaterstaat zelf wekenlang op vakantie kunnen, wordt er gewoon keihard gesteld dat daar ligplaatsen niet voor bedoeld zijn. En dan wordt er ook nog gesuggereerd dat iedereen op hetzelfde plekje wil liggen. Niet zo vreemd natuurlijk, mensen gaan “strategisch” liggen. Je wacht tenslotte op een reis en bent afhankelijk van een eventuele laadplaats of je wilt (niet verwonderlijk) in de buurt van familie of huis liggen met je schip. Kennelijk begrijpt men daar helemaal niets van, in ieder geval blijkt al te duidelijk dat al de binnenvaartschepen louter als productiemiddel gezien worden. En dat terwijl men best kan weten dat zeker de helft van de schepen bestaat uit familiebedrijven.

In de pers

Niet voor de eerste keer heeft de pers dit opgepikt en heeft men er aandacht aan geschonken. Ditmaal middels een filmpje bij EenVandaag. Daar bleek scheepskat Stevie toch wel de ster van de show te zijn, die had het tenminste goed voor elkaar, met een ligplaats in het gangboord.

PERSBERICHT ASV

Persbericht: ASV: Minister Harbers neemt de ligplaatsproblematiek niet serieus

Boos over inhoud brief Minister Harbers m.b.t. ligplaatsbeleid

Op 6 juli 2022 vindt de Procedurevergadering Infrastructuur en Waterstaat plaats (10:15 - 11:15 uur, Locatie: Klompézaal).

Op de agenda staat onder nummer 32 een brief van Minister Harbers aangaande ligplaatsbeleid. (Procedurevergadering: "Procedurevergadering Infrastructuur en Waterstaat " | Tweede Kamer der Staten-Generaal)

Minister Harbers heeft een brief geschreven aan de Commissie Infrastructuur en Waterstaat waarbij blijkt dat de Minister niet van plan is het stringente landelijke ligplaatsbeleid aan te passen.

Dat is des te pijnlijker omdat de sector voortdurend hoort dat iedereen zo graag een modal shift wil en men meer vervoer over water wil. Maar kennelijk weet de Minister beter dan de vaarweggebruikers dat er geen probleem is, lezen we in de brief.

Die mening baseert Minister Harbers op twee proeven waarbij Rijkswaterstaat, in overleg met de ASV heeft gekeken wat er zou gebeuren als de binnenvaartschepen op een aantal plekken langer dan (3x)24 uur mogen liggen. Omdat er zich geen problemen voordeden en weinig schippers er gebruik van maakten, is het volgens de Minister dus niet nodig om het ligplaatsbeleid te versoepelen.

Dat er weinig gebruik werd gemaakt van de uitbreiding van de mogelijkheid tot ligplaats nemen, heeft verschillende oorzaken, zoals de ASV heeft uitgelegd in de brief aan de Minister.

Maar wat de oorzaak ook is: als er geen problemen geconstateerd zijn bij de mogelijkheid van langer ligplaats nemen dan is dat toch een positief verhaal, en dan zet je het toch voort?!

De Minister schrijft tenslotte zelf in zijn brief:

"*….De reden voor de ligtijdbeperking van 3x24 uur is om te voorkomen dat er op betreffende ligplaatsen te veel schepen gaan liggen voor langere tijd. Hoge bezetting met langer liggende schepen zou ertoe kunnen leiden dat schippers, die aan hun wettelijke rusttijd moeten voldoen, niet terecht kunnen en tijdens hun reis noodgedwongen moeten door- en/of omvaren. ..*"

Waar de ASV de overtuiging heeft dat Rijkswaterstaat samen met de schippers wil kijken naar betere oplossingen voor de ligplaatsproblematiek, waar men in Zeeland net een rapport heeft geschreven (Panteia) om de ligplaatsproblematiek aan te pakken, waar Zuid-Holland overtuigd is dat men ook soepeler moet worden wat betreft de tijdsduur om ligplaats te mogen nemen, fietst de Minister, die juist het landelijke beleid vertegenwoordigt, daar dwars doorheen.

De Minister schrijft voorts:

"…Als schippers langer een ligplaats willen bezetten, bijvoorbeeld voor vakantiestalling, is de lijn dat een gemeentelijke haven met goede faciliteiten gezocht moet worden. Deze zijn ruimschoots aanwezig…."

De Minister spreekt over tal van havens waar de schepen langer zouden kunnen blijven liggen. Wij, degenen die daar toch gebruik van zouden willen maken, herkennen dat beeld niet. Wil de Minister dan een lijstje geven van havens waar schepen langer dan 2 weken mogen blijven liggen? Waarbij aangemerkt dient te worden dat havens die er nog zijn steeds minder een optie worden met het alsmaar stijgende havengeld wat steeds meer gericht lijkt te zijn op dat een schip een gebruiksmiddel is waar geen mensen bij betrokken zijn.

Minister Harbers schrijft vervolgens:

"…Het kan voorkomen dat een schip door omstandigheden langer moet liggen dan de 3x24 uur, bijvoorbeeld door ziekte. In die gevallen past RWS coulance toe en mag het schip in kwestie langer liggen. Het toepassen van coulance past bij de bevoegdheid van Rijkswaterstaat als ligplaatsbeheerder…"

Maar de ASV weet uit ervaring dat die coulance vaak ver te zoeken is en wie vindt het fijn om afhankelijk te zijn in een noodsituatie van een ambtenaar die dan eventueel zijn hand over zijn hart wil strijken (of niet) als je ziek bent of als je als mantelzorger iemand anders moet helpen bijvoorbeeld. De ASV verwacht dat er respectvol met vaarweggebruikers omgegaan wordt en dus dat er mogelijkheden voor de binnenvaart zijn, structureel en uitnodigend om te blijven liggen als men dat moet of wil.

Het zinloos rondjes varen en zorgen voor extra veel onnodige uitstoot alleen maar omdat je nergens langer mag blijven liggen, belast bovendien ook nog eens het milieu onnodig, jaagt de schipper op kosten en draagt niet bij tot een veilige vaarweg.

Wij hebben daarom ook gevraagd om plekken waar de binnenvaart echt langer kan blijven liggen, ja, zelfs voor een vakantie. Die plekken zijn er niet of nauwelijks.

Motie niet uitgevoerd

Het antwoord van de Minister doet ook geen recht aan de MOTIE VAN DE LEDEN LAÇIN EN POSTMA Voorgesteld 23 juni 2020 die unaniem is aangenomen waarin staat:

"…..overwegende dat er nog altijd voorbeelden zijn waarbij Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten naar elkaar wijzen en schippers hier de dupe van zijn; verzoekt de regering, om in overleg met de sector duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid die aansluiten bij de behoefte van de schippers en Rijkswaterstaat het voortouw te geven in de naleving en handhaving van deze afspraken,…"

De "oplossingen" waar de Minister mee komt zijn niet bepaald indrukwekkend. Zo noemt de Minister als oplossing het gebruik van vaarweginformatie.nl wat het probleem natuurlijk niet oplost, zoals de ASV in de brief heeft getracht duidelijk te maken.

Kortom: De ASV is teleurgesteld en boos

Wij zijn niet bepaald onder de indruk van de inzet die de Minister pleegt ter verbetering van de ligplaatssituatie en vragen ons af waarom de Minister de binnenvaart niet tegemoet wil komen met zoiets eenvoudigs als versoepeling van het (3x) 24 uursbeleid, wat zoveel goodwill zou kweken.

Wij zijn niet alleen teleurgesteld maar ook ronduit boos dat deze Minister niet wil luisteren naar de noden van de binnenvaart. De noden die al geuit zijn op de televisie, in radioprogramma's, er zijn hoorzittingen over geweest, er is een motie over aangenomen, er is een enquête over gehouden, er is zojuist een rapport verschenen over de ligplaatsproblemen in Zeeland etc, maar gezien de brief van Minister Harbers

verandert er wezenlijk helemaal niets aan de situatie.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Met vriendelijke groet

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

• Brief te vinden onder nummer 32 Procedurevergadering: “Procedurevergadering Infrastructuur en Waterstaat “ | Tweede Kamer der Staten-Generaal

MOTIE VAN DE LEDEN LAÇIN EN POSTMA

Voorgesteld 23 juni 2020

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

Klacht ASV versus Ministerie I&W

Oordeel Klachtencommissie ASV versus Ministerie I&W

Eindelijk, na uitstel op uitstel totdat alle officiële termijnen ruimschoots overschreden waren, kwam er dan toch een oordeel van de hoorcommissie over de klacht die de ASV heeft ingediend. Hieronder vindt u een samenvatting van die uitspraak.
De Klacht

De ASV heeft in het klaagschrift een drietal concrete, specifieke klachten geformuleerd. Deze klachten zijn onderdeel van de algemene klacht van de ASV (zoals ook aan het slot van het klaagschrift geformuleerd), namelijk over de wijze waarop de betrokken ambtenaren zich tijdens en rondom het OTNB-overleg opstellen, in het bijzonder jegens de ASV. De ASV vond dit niet alleen op zichzelf onbehoorlijk maar heeft ook aangegeven dat dit bovendien een inhoudelijke gedachtewisseling ten behoeve van de onderhandelingsinzet van Nederland in de weg staat.

De ASV wilde niet op de man/vrouw spelen. Daar was het de ASV niet om te doen. Het gaat ook niet om één persoon. Er zijn meerdere ambtenaren bij deze kwestie betrokken; het is een gedeelde, structurele houding in relatie tot de ASV. Over die houding, specifiek rondom het OTNB en de inzet op de CCR, beklaagde de ASV zich. De ASV wil heel graag met het ministerie op een veilige en inhoudelijke manier van gedachten kunnen wisselen over onderwerpen die particuliere binnenvaartschippers raken. Deze klacht gaat over het handelen, nalaten en het gedrag van ambtenaren en niet over inhoudelijke zaken.

Het oordeel
De hoorcommissie besteedt in haar uitspraak onder meer aandacht aan de jarenlange moeizame samenwerkingsrelatie over en weer. De hoorcommissie erkent dat dit speelt en zegt dat deze stroeve relaties bepaalde reacties over en weer ‘kleuren’. Uit de passages hierover van de hoorcommissie klinkt door dat er iets moet gebeuren aan die relatie, maar dat zij de relatie als zodanig niet beoordelen in deze klachtenprocedure. Wel wordt aangegeven dat het zonde is dat het mediationtraject geen goede uitkomst heeft gehad en aan het slot komt er een duidelijke aanwijzing om weer met elkaar in gesprek te gaan.

In het kort is het oordeel op de klachten zelf als volgt.

OVER KLACHT 1

Inhoud klacht: De wijze waarop tijdens het OTNB is gereageerd en geacteerd door de vervangend Rijnvaartcommissaris en de voorzitter op de vragen van de ASV tijdens de WvttK is in strijd met behoorlijkheidsnormen, meer in het bijzonder met de vereisten van professionaliteit, zorgvuldigheid, deskundigheid, transparantie en een zorgvuldige informatieverstrekking.

De ASV vond dat zij tijdens het OTNB agressief benaderd werd, verbaal en nonverbaal, toen zij bij de WvttK een vraag stelde (daartoe uitdrukkelijk voorafgaand uitgenodigd bij de uitnodiging van het OTNB).

Nadien is het Ministerie niet teruggekomen op deze onbehoorlijke gang van zaken, op generlei wijze, ondanks dat de ASV dit ook nogmaals uitdrukkelijk heeft aangekaart per e-mail aan de voorzitter.

OORDEEL: KLACHT 1 IS ONGEGROND

Klacht 1 is ongegrond, omdat niet duidelijk is geworden hoe de gang van zaken tijdens de vergadering precies is gegaan. De verklaringen daarover, vanuit ASV, getuigen en ambtenaren zijn uiteenlopend. Afkappen op zichzelf is niet onbehoorlijk. De vraag is op welke wijze dat is gebeurd. De hoorcommissie zegt eigenlijk niet dat de ASV ongelijk heeft. Sterker nog, de hoorcommissie oordeelt dat als klopt wat de ASV zegt, dit gedrag onbehoorlijk is en de klacht gegrond zou zijn. Saillant detail nog: van de twee door I&W voorgedragen getuigen was ééntje niet bereid om te getuigen en de ander niet meer werkzaam voor het Ministerie.

OVER KLACHT 2

Inhoud klacht: De verschillende reacties vanuit het Ministerie per e-mail op de vragen van de ASV zijn in strijd met de behoorlijkheidsnormen, meer in het bijzonder met de vereisten van voortvarendheid, professionaliteit, zorgvuldigheid, deskundigheid, transparantie en een zorgvuldige informatieverstrekking.

OORDEEL: KLACHT 2 IS DEELS ONGEGROND
Klacht 2 is deels ongegrond, omdat ook een antwoord van het Ministerie dat procedureel van aard is, volstaat als antwoord op de vragen van de ASV. Dat antwoord is niet onbehoorlijk, ook al had de ASV liever een ander, inhoudelijk antwoord gekregen.

OORDEEL: KLACHT 2 IS DEELS GEGROND

En deels gegrond: de hoorcommissie oordeelt dat de wijze waarop het Ministerie daarna heeft gehandeld onbehoorlijk is. Het Ministerie heeft onvoldoende betrokken en oplossingsgericht gehandeld. Dat zit hem met name in het terugschroeven van het tweewekelijkse overleg. Overigens vindt de hoorcommissie ook dat de terugkoppeling van het Ministerie aan de ASV (bijvoorbeeld over het besluit niet te reageren en dit in gesprekken aan de orde te stellen) en de schriftelijke vastlegging te wensen overlaat.

KLACHT 3

Inhoud klacht: De (plaatsvervangend) Rijnvaartcommissarissen, meer in het bijzonder de Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven, zijn te weinig betrokken bij het OTNB.

OORDEEL: KLACHT 3 IS ONGEGROND

Klacht 3 is ongegrond, los van de vraag of die Rijnvaartcommissaris onder het klachtenrecht valt, is onduidelijk hoe de klacht de ASV of anderen in het bijzonder raakt en is de klacht te algemeen van aard.

DE ASV BEOORDEELD
De ASV wordt, vanuit de hoorcommissie, eigenlijk niets aangewreven. De ambtenaren hebben vol van leer getrokken tegen de ASV, maar de hoorcommissie schrijft dit alleen op als de standpunten van hen. De hoorcommissie gaat niet mee in de lijn van de ambtenaren (de ASV heeft er zelf om gevraagd, want het is zo'n activistische club) bij de beoordeling van de klacht.

CONCLUSIE
De conclusie die wij kunnen trekken is dat, zeker gezien de getuigenverhoren, de ASV de conclusie moet trekken dat het Ministerie inderdaad bijzonder negatief staat tegenover de ASV, dat ook niet onder stoelen of banken steekt, ook niet tegenover een hoorcommissie. Er is niet eens de schijn van het samen willen werken vanuit sommige ambtenaren. Als er gevraagd wordt naar een "optimale samenwerking met de ASV' lezen we dat dat zou zijn, dat de ASV alleen maar aanhoort.

Dan worden we gesterkt in het feit dat we tenminste éénmaal moesten uitspreken hoe volgens ons het Ministerie met ons omgaat en waarom dat de sector schaadt.

Natuurlijk hadden wij niet gedacht volledig in het gelijk gesteld te worden. Als wij A zeggen en het Ministerie zegt B wie heeft er dan gelijk? Maar dit gaf ons wel de kans eens duidelijk te zeggen hoe wij dit alles ervaren.

Daarom vindt u ook in deze nieuwsbrief de tekst die de woordvoerder van de ASV heeft uitgesproken bij de hoorzitting. Een tekst die overigens ook het Ministerie heeft ontvangen, die daar niets van blijkt te herkennen. Dat betekent natuurlijk ook dat er weinig tot geen hoop is op enige verbetering in de relatie tussen ASV en Ministerie. Tegelijkertijd weet men inmiddels wel dat wij niet schuwen verdere stappen te zetten als het ons al te gortig wordt.

Voor wat het waard is…

Input ASV met betrekking tot de klacht

Input ASV met betrekking tot de Klacht van de ASV versus het Ministerie I&W

Onderstaande tekst is uitgesproken tijdens de hoorzitting met de klachtencommissie:

Mijn naam is Sunniva Fluitsma. In mijn rol als voorzitter en woordvoerder heb ik gedurende heel wat jaren met diverse organisaties, politieke partijen, de pers, collega's, overheidsinstanties en dergelijke te maken gehad. Gedurende al die jaren heb ik me vrijwillig ingezet voor de belangen van de schippers in de binnenvaart, maar m.i. net zo voor de belangen van de hele maatschappij. Dat heeft voor onszelf heel veel betekend, omdat wij vaak ons bedrijf stil moeten leggen om bij overleggen aanwezig te zijn, waarbij er veel urgente zaken op ons pad komen waardoor ik voortdurend beschikbaar moet zijn.

Een enorme belasting gedurende vele jaren, maar de noodzaak dit te doen was altijd een grote drijfveer.

In al die jaren hebben wij privé dus een enorme prijs betaald voor het algemeen belang waarbij door al die jaren heen het voor mij het moeilijkst blijft dat men ons lijkt te blijven zien als -op zijn positiefst- "de luis in de pels", maar helaas maar al te vaak als 'de tegenpartij".

Van enige waardering voor onze inzet voor de sector heb ik in het OTNB-overleg vanuit het Ministerie weinig mogen merken, integendeel.

En dat kan zo anders: door al die jaren heen hebben we wel mooie contacten opgebouwd met o.a. Kamerleden, Statenleden, Rijkswaterstaat, Ministers, Havenbedrijven etc. Dat is ons helaas niet gelukt met een bepaald deel van het Ministerie I&W, een deel wat voor ons van groot belang is, zoals ook al uitgelegd in de klacht. Tientallen malen hebben wij de betrokkenen werkzaam bij het Ministerie uitgenodigd voor onze ASV-vergaderingen, waar men zou kunnen voelen en horen hoe de zaken leven onder de schippers. Schippers die door de jaren heen hun schip dreigden kwijt te raken en effectief zijn kwijtgeraakt; daarmee hun inkomen, woning en pensioen hebben verloren. Mijns inziens voornamelijk door regelgeving waar de overleggen van het OTNB over gaan.

NOOIT is gebruik gemaakt van onze uitnodiging, het antwoord wat ik ooit heb mogen ontvangen was: "ik kom niet" van de vervangend Rijnvaartcommissaris.

Tegelijkertijd toonde het Ministerie aan pers en publiek dat men wel tijd en zin had om niet alleen bij vergadering van andere organisaties aanwezig te zijn, maar daar ook aan de aanwezigen tekst en uitleg te geven over bepaalde zaken. Dat is natuurlijk een heel negatieve boodschap aan leden van de ASV.

In gesprekken met "de top" van het Ministerie I&W* heb ik dit ook aan de orde gesteld. Maar tot op de dag van vandaag worden onze uitnodigingen genegeerd. *(dit is uitgesproken voordat de Secretaris Generaal van het Ministerie op een bijzonder positieve manier het ASV jubileum heeft bezocht, red)*

Dat negeren van de partij die specifiek het belang van de particuliere binnenvaart behartigt steekt. Het wegzetten als een "lastige" organisatie waarmee men vooral niet te veel te maken wil hebben steekt ook, maar erger: het is contraproductief. Een kleine greep van voorvallen:

- Zeggen dat er geen stoelen genoeg zouden zijn bij een belangrijk overleg, zodat de ASV niet deel kan nemen met twee personen,
- suggereren dat we maar moeten leren varen als we proberen uit te leggen waarom een reling aan boord in Frankrijk met haar tunnels niet werkt,
- de ASV uitsluiten van overleggen omdat we in ons ledenblad daarover schrijven (nadat het Ministerie had besloten geen verslagen meer te maken van de overleggen),
- suggereren dat het sparen voor een

stoel in de praktijk van de vrouw van de vervangend Rijnvaartcommissaris hetzelfde zou zijn als de tonnen die schippers uit moeten geven aan nieuwbouweisen waar men uiteindelijk niet aan kan voldoen,

- zeggen dat je maar een “goedkopere werf” moet zoeken als we met offertes aantonen hoe hoog de investeringen zijn,
- volhouden dat Europa subsidies verbiedt en dat zelfs de Minister laten zeggen terwijl we aantoonbaar bewijs hebben dat Europa al tientallen jaren 50% subsidie op alle investeringen toestaat in Frankrijk,
- zeggen dat je de oudere kleinere binnenvaart steunt terwijl alle moratoriamaatregelen gericht zijn op de eisen waar ook (juist!) de nieuwbouwschepen niet aan kunnen voldoen,
- In een vakblad laten zetten als Ministerie dat je de kleine binnenvaart helpt, terwijl men met terugwerkende kracht besluit dat alle schepen met een bouwjaar van na 1976 wel zouden voldoen aan de geluidseisen, terwijl goedgekeurd meetapparatuur pas in 2003 bestond en de hardheidsclausules daarover van Wijgula al jaren in de ILT la lagen. Waarbij dus alleen de oudere, dus alle kleinere schepen met proefvaarten aan de geluidsnormen moeten voldoen,
- In een OTNB-overleg laten gebeuren dat de ASV agressief wordt benaderd omdat Minister van Nieuwenhuizen aan de Europese commissie vraagt in een brief om rekening te houden met de gevolgen van de CCR-regelgeving voor de noodzakelijke kleinere schepen,
- spreken van een “Poolse landdag” als de ASV met meerdere personen aanwezig wil zijn op een voor ons heel belangrijk overleg, is maar één voorbeeld van een woordkeus die maakt dat de ASV binnen zo’n breed overleg constant weggezet wordt als irritant, vervelend, schreeuwers en dergelijke,
- Er worden woorden tegen ons gebruikt die, als wij die in de mond zouden nemen, tot uitsluiting van de overleggen zouden leiden.

Het is maar een greep uit talloze frustraties en teleurstellingen van de afgelopen jaren.

De klacht staat natuurlijk niet op zichzelf, het is een wijze van (niet) reageren naar de ASV toe die wij al jaren zo meemaken en die ons niet alleen diep kwetst, maar die ook ervoor zorgt dat er niet constructief overlegd kan worden.

Zo krijgen wij geen antwoord op vragen die voortkomen uit stukken die men zelf aanlevert. Stukken waaruit blijkt dat delegaties uit andere landen WEL hun zorg uitspreken over de gang van zaken wat de CCR/CESNI regelgeving betreft, waar de ASV die zorg vraagt van de Nederlandse delegatie en die maar nergens terugvindt in de stukken.

Ikzelf heb de afgelopen jaren keer op keer onze zorg uitgesproken over specifiek de CCR-regelgeving en de gevolgen daarvan voor de diversiteit van de vloot. Ik heb gesproken over de schippers die niet alleen werk en woning verliezen maar ook hun pensioen doordat hun schip voor een habbekrats gesloopt wordt. Nooit heb ik enige compassie gemerkt, alleen werd constant gezegd dat andere landen geen versoepelingen zouden willen (integendeel). Maar toen ik in 2008 in Straatsburg was en uitgelegd heb wat de gevolgen waren van dit beleid zei de Duitse delegatie: “als dat zo is, moeten wij dit niet willen.” De Nederlandse delegatie zei helemaal niets! Omdat we geen gehoor vonden hebben we Kamerleden en de pers opgezocht. Krantenstukken, televisieprogramma’s waaraan ik mee heb gewerkt verschenen volop. In Europa werden vragen gesteld (maar de CCR leek onaantastbaar), uiteindelijk gingen Kamerleden vragen stellen. Dat leidde tot een hoorzitting waarbij ook de Secretaris-Generaal van de CCR werd ondervraagd en de Rijnvaartcommissarissen van het Ministerie. Dit resulteerde in een motie die vroeg om aftreden van deze Nederlandse Secretaris-Generaal.

Bij die hoorzitting was mijn onderdeel openbaar en voor iedereen toegankelijk, de inbreng van de ambtenaren vond achter gesloten deuren plaats.

Het waren wel die ambtenaren, de Rijnvaartcommissarissen die ingestemd hebben met het beleid wat er volgens het rapport “Schepen van de Toekomst” op gericht was een stokje te steken voor het voortbestaan van goed onderhouden binnenvaartschepen waar dit voortbestaan “economisch niet wenselijk” zou zijn en men liever nieuwbouw zou zien.

Mijn rol was om deze ambtenaren te wijzen op de gevolgen van hun beleid. Gevolgen die zich inmiddels uitbetalen in het verdwijnen van de kleinere schepen waardoor de diversiteit van de vloot onherstelbaar aangetast is en er inmiddels al een tekort is aan kleinere schepen.

Het constant door mij refereren aan de gevolgen van het gekozen beleid is natuurlijk niet prettig, maar zou een professionele benadering van de ASV niet in de weg mogen staan. En bij een professionele benadering horen respectvolle omgangsvormen. Daar spreek ik het Ministerie op aan. Helaas heeft geen van de argumenten of aangetoonde gevolgen van het beleid geleid tot herbezinning. Integendeel, het lijkt erop dat de hakken steeds verder in het zand gaan.

Inmiddels lijkt alle aandacht vanuit het Ministerie I&W erop gericht te zijn dat de ASV vooral niet met de pers of Kamerleden praat over datgene wat wij horen en lezen wat de CCR/CESNI betreft. We worden geacht onze achterban op de hoogte te stellen maar worden constant gevraagd ons terughoudend op te stellen en zaken niet naar buiten uit te dragen. Altijd vanwege het feit dat dit de “strategie” van de Nederlandse delegatie zou kunnen hinderen. Maar wat die strategie is? Dat is juist waar wij het over willen hebben.

Als we een sprankje hoop krijgen doordat we een Minister krijgen die WEL wil dat de diversiteit van de binnenvaartvloot gewaarborgd wordt, merken we dat de hakken nog verder in het zand gaan: Als de Minister vraagt om een meer eenvoudige hardheidsclausule, wordt er gesuggereerd dat we eerst via een casus aan zouden moeten tonen dat die hardheidsclausule niet werkt, terwijl je kunt zien waarom het niet werkt.

Die casus komt er niet omdat de casus die de ASV voorstelt als niet ontvankelijk wordt beschouwd. Conclusie: Er komt geen aanvraag voor een eenvoudige hardheidsclausule.

Nederland zegt dus dat de aanvraag om vereenvoudiging zo ingewikkeld is, terwijl België gewoon vraagt in de CCR om een meer eenvoudige hardheidsclausule. Hetzelfde België die ook al meermalen heeft aangetoond dat de wijze van certificering in de verschillende landen zeker niet gelijk is waarbij de Minister nog in de Kamer volhoudt dat dat wel zo zou zijn.

Dit alles, ondanks het feit dat de ASV aangetoond heeft met keuringsrapporten van hetzelfde schip, wat het grote verschil in keuren is tussen Nederland en Duitsland. Al deze discrepanties heeft de ASV aan de orde gesteld, een werkelijk antwoord hebben we nooit gekregen, laat staan dat er vervolgstappen afgesproken zijn.

De ambtenaren die zelf hechten aan hun integriteit zetten daardoor de ASV constant neer als leugenaar, ook in de Kamer, terwijl nog niemand iets heeft kunnen weerleggen van de feiten die we aandragen.

Nooit heb ik het gevoel dat we samen proberen te redden wat er te redden valt van de diversiteit van de vloot. Het enige wat ik merk is dat men op een eenmaal ingeslagen weg niet terug wenst te keren.

Het gevoel bij mij -en velen met mij- is inmiddels: men WIL niet dat wij bestaan. De vloot kleinere schepen is al enorm afgenomen, iedereen roept dat er een modal shift moet komen. Maar de schepen die onvervangbaar zijn, omdat dat technisch en economisch onmogelijk is, laat men verdwijnen: vervangen door vrachtwagens.

Door Minister van Nieuwenhuizen is gevraagd om toe te passen wat er in het beruchte rapport “schepen van de toekomst” staat: “er zou om de 5 jaar geëvalueerd kunnen worden om te voorkomen dat bepaalde segmenten van de markt oneevenredig hard getroffen zouden worden”. Het hoofd vaarwegen zegt doodleuk: “zou kunnen” betekent niet dat het moet en er wordt eigenlijk constant geëvalueerd”. Dan is voor mij duidelijk: zij wil het niet. En zij is nu wel Secretaris-Generaal van de CCR, dus enige hoop heb ik echt niet meer op een verbetering van de werkwijze.

Het is een lang verhaal geworden, maar nog lang niet alles is gezegd. Toch vond ik het van belang dit alles uit te spreken zodat het maar duidelijk is wat mijn ervaringen zijn en waar m.i. deze klacht vandaan komt.

Veel hoop heb ik niet meer. Al de kansen die er waren om de zaken te keren zijn niet benut. De kleinste schepen zijn al zo goed als verdwenen, de rest verdwijnt mee omdat ze geen vervoerszekerheid meer kunnen bieden. Maar, hoewel ik weet dat dit ons niet verder helpt, wil ik dat dit Ministerie nooit zal kunnen zeggen dat wij niet voortdurend hebben gewaarschuwd en voortdurend met voorstellen en suggesties zijn gekomen om de diversiteit van de binnenvaartvloot te waarborgen.

De cultuur, die specifiek aanwezig is in het gedeelte van het Ministerie wat over de CCR-eisen gaat, ervaar ik echter als vijandig, helaas. De kans dat dat nog verandert is bijzonder klein, maar u moet het wel weten.

Daarom deze klacht vanuit mijn perspectief, een gekleurd perspectief, maar wel van iemand die als enige doelstelling heeft een gezond voortbestaan van de noodzakelijke binnenvaart. Er is bij mij geen enkel ander doel, geen geheime agenda, geen wraakactie aanwezig.

Ik blijf hopen op een manier van werken waarbij we samen kunnen redden wat er te redden is, tegen beter weten in, wellicht.

Sunniva Fluitsma
**tijdens de hoorzitting heb ik wel de namen uitgesproken van de betrokken ambtenaren, voor het schrijven in de nieuwsbrief zijn de namen vervangen door de functies.*

Vergroening Binnenvaart

Vergroening binnenvaart besproken in het commissiedebat Maritiem

Bijmengen biobrandstoffen

Voorafgaand aan dit debat heeft de ASV de verschillende Kamerleden allerlei informatie toegestuurd over onze bevindingen wat betreft ervaringen met biobrandstoffen plus alle verzamelde gegevens vanuit de bevindingen over het NEN-onderzoek.
Als service voor de Kamerleden had de ASV (de advocaten van de ASV) er nog een mooie hand-out van gemaakt, zodat men in een oogopslag kon lezen wat de problemen zijn.

Toch worden er in het debat nauwelijks vragen over gesteld. Ook niet over de milieuschade die de biobrandstoffen veroorzaken.

Stoffer (SGP) kritisch over de gang van zaken

Als voorvechter voor de belangen van de binnenvaart tijdens het debat Maritiem was de heer Stoffer (SGP) kritisch over de gang van zaken rond de bijmengverplichting voor biobrandstoffen in gasolie voor de binnenvaart (waarvan overigens vlak voor het debat bekend werd dat die opnieuw wordt uitgesteld). “Het NEN-rapport noemt de grote veiligheidsrisico’s van uitvallende motoren door dichtslibbende filters en onhandelbare schepen”, aldus de SGP’er, die vindt dat het onderzoek te weinig tijd heeft besteed aan praktijkmetingen. “Verder zijn vooral rederijen betrokken en niet de zelfstandige schippers, terwijl het type schip en het vaarpatroon heel veel uitmaakt voor probleem en oplossing. De aanbevelingen richten zich vooral op goed gebruik van biobrandstoffen, maar gaan eraan voorbij dat die in verschillende situaties niet werkbaar zijn. Het is niet doenlijk voor schippers om voor het bunkeren visueel de kwaliteit van de brandstof zelf te controleren. Niet alle schippers hebben de technische mogelijkheden om via aangepast motor-management problemen te voorkomen.”

Stoffer: meer praktijkmetingen nodig

Stoffer vindt dat “er echt meer praktijk¬metingen nodig zijn en dat verschillende typen schepen en bedrijven betrokken moeten worden. Bijmengverplichtingen mogen niet ingevoerd worden alvorens helder is dat het in de breedte van de sector veilig toegepast kan worden met een gelijk speelveld met de ons omliggende landen.”

Harbers: Toevoeging van biobrandstoffen voorlopig niet ingevoerd

Harbers wees erop dat de verplichte toevoeging van biobrandstoffen voorlopig niet wordt ingevoerd, “juist ook omdat dat dat NEN-onderzoek waardevolle informatie oplevert. Dat liet overigens ook nog een aantal vragen onbeantwoord. Daar zijn met diverse stakeholders gesprekken over gevoerd. Daaruit volgt het beeld dat het ook mogelijk moet zijn om met de sector afspraken te maken over biobrandstoffen die wel veilig door de binnenvaart kunnen worden toegepast. Ik acht het mogelijk om die afspraken te maken en wil de komende maanden met alle betrokken partijen die afspraken vormgeven.”

Motoren en katalysatoren

Stoffer: budget subsidie Stage V-motoren veel te snel op

Stoffer stipte ook de subsidieregelingen voor Stage V-motoren en katalysatoren aan. Het budget voor de motoren was binnen de kortste keren op, dat voor de nabehandelingstechniek is verre van populair.

Harbers: vanaf september 10 miljoen “extra”

Harbers is op de hoogte van het feit dat de subsidiepot bijna onmiddellijk leeg was. Harbers: “Er is ook al een schuif geweest in het budget, waarbij er vanaf september voor motoren 10 miljoen euro extra beschikbaar is”.

Subsidie katalysatoren naar motoren?

Samen met de Minister van LNV (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, red.) is het Ministerie in gesprek over de vraag of het bedrag voor katalysatoren ook voor motorvervanging en roetfilters kan worden ingezet.

Het geld voor de katalysatoren komt namelijk van LNV en is één van de stikstofmaatregelen van het vorige kabinet.

Uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart

Brief Minister Harbers Uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart

Brief van Minister Harbers:

Datum 1 juli 2022
Betreft Uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart en stand van zaken vervolgonderzoek gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart

Geachte voorzitter,

Met deze brief informeer ik u over de voortgang met betrekking tot de toepassing van biobrandstoffen in de binnenvaart. Het gaat hierbij enerzijds om de reductieverplichting bij de leveringen van brandstof aan de binnenvaart en anderzijds om vervolgonderzoek naar het gebruik van biobrandstoffen en de technische consequenties daarvan.

1 1.1 Reductieverplichting
In 2021 zijn de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer aangepast mede ter invoering van de reductieverplichting voor de binnenvaart op grond van de Richtlijn brandstofkwaliteit.

Deze richtlijn bepaalt dat brandstofleveranciers via hun leveringen 6% CO2-reductie moeten realiseren in de keten door toepassing van biobrandstof. De invoering van de richtlijn voor leveringen van brandstof aan de binnenvaart is eerder doorge-

schoven van 1 januari 2022 naar 1 januari 2023. Uw Kamer is hier per brief over geïnformeerd (Kamerstuk 32813 nr. 966). In overleg met de staatssecretaris deel ik hierbij mee dat ik voornemens ben om af te zien van het invoeren van de reductieverplichting per 1 januari 2023.

Naar aanleiding van voornoemde brief zijn de afgelopen maanden gesprekken gevoerd met België, Duitsland en de Europese Commissie om een gelijk speelveld te kunnen waarborgen. Uit deze gesprekken bleek dat België en Duitsland niet onwelwillend staan tegenover invoering van de reductieverplichting en de verduurzamingsopgave voor de binnenvaart ondersteunen. Met name in Duitsland moet echter nog besluitvorming plaatsvinden op politiek niveau, waarna bij een positieve beslissing nog wetgeving moet worden aangepast. Het is uitgesloten dat dit per 1 januari 2023 geregeld is.
De kans op uitwijkgedrag van Nederlandse binnenvaartschepen om in het buitenland te bunkeren (bunkertoerisme) blijft hierdoor te groot. Bunkertoerisme draagt ook niet bij aan de klimaatdoelstellingen.

De klimaatdoelstellingen uit de Richtlijn brandstofkwaliteit komen hiermee niet in gevaar, omdat Nederland hogere ambities heeft doorgevoerd via wegvervoer. Deze compenseren op dit moment de verduurzamingsopgave over de brandstoffen geleverd aan de binnenvaart. Zoals bij brief van 8 oktober 2021 aan Uw Kamer is meegedeeld (Kamerstuk nr. 32813 nr. 864), had het kabinet met de implementatie van de Richtlijn brandstofkwaliteit voor de binnenvaart een eerste stap willen zetten naar de reductie van 5 PJ uit het Klimaatakkoord.
De invoering van deze richtlijn zou jaarlijks namelijk 3,5 PJ (0,26 Megaton) reduceren. Deze stap wordt nu niet gezet. Ik acht het kansrijker om de reductie van 5 PJ uit het Klimaatakkoord te behalen via de implementatie van de geactualiseerde Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED III) in het kader van het pakket van Fit for 55. Deze richtlijn moet naar verwachting per 1 januari 2025 omgezet zijn.

De RED III biedt kansen om afspraken te maken met de desbetreffende landen en zo een gelijktijdige en vergelijkbare implementatie te realiseren. De inzet daarbij is alle transportmodaliteiten te laten bijdragen aan de energietransitie door toepassing van hernieuwbare brandstoffen. Na de zomer wil ik het overlegtraject over de implementatie van de RED III met België en Duitsland starten. Over de voortgang daarvan zal Uw Kamer op de hoogte worden gehouden.

1.2 Technische aspecten van het gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart

Tijdens de Kamerbehandeling van de Wet milieubeheer is de motie Bisschop/Alkaya aangenomen (Kamerstuk 35626, nr. 25). Deze motie vroeg om een vervolgonderzoek naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart en om overleg met de sector over hoe de bijmengverplichting op een zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden.

In het najaar van 2021 is door de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) een onderzoeksrapport opgeleverd naar aanleiding van die motie. Het NENonderzoek heeft veel bruikbare inzichten opgeleverd, maar liet nog een aantal vragen open. Daarover is toegezegd dat het onderzoek een vervolg zou krijgen en dat Uw Kamer zou worden geïnformeerd over de voortgang en de uiteindelijke resultaten daarvan (Kamerstuk 32813 nr. 966).

Om een vervolg te geven aan de uitkomsten van het NEN-onderzoek hebben inmiddels gesprekken plaatsgevonden met diverse belanghebbenden uit de binnenvaartsector. Het gaat hierbij niet alleen om brancheverenigingen in de binnenvaart, maar ook om brandstofleveranciers, motorfabrikanten en verzekeraars. Uit deze gesprekken kan worden opgemaakt dat vrijwel alle partijen kansen zien in de toepassing van biobrandstoffen, mits dit brandstoffen zijn van de juiste kwaliteit die veilig toepasbaar zijn in de binnenvaart.

Het ministerie is ervan overtuigd dat er afspraken gemaakt kunnen worden over de soorten biobrandstof die het betreft en de manier waarop deze brandstoffen daadwerkelijk aan de binnenvaart geleverd kunnen worden. De komende tijd wil het ministerie die afspraken met voornoemde belanghebbenden verder uitwerken en waar mogelijk formaliseren. Dit blijft van belang, omdat ook zonder reductieverplichting biobrandstoffen worden toegepast in de binnenvaart op vrijwillige basis. Voor het einde van het jaar zal ik uw Kamer informeren over de voortgang.

Hoogachtend, DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, Mark Harbers

En hierbij de link:

Uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart en stand van zaken vervolgonderzoek gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Reactie ASV op Brief Minister Harbers Uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart
We zien dat de reductieverplichting uitgesteld gaat worden, omdat Duitsland niet mee doet en men bang is voor bunkertoerisme. Men heeft de invoering ervan dus niet uitgesteld, omdat men nog steeds niet weet welke biobrandstof er dan (veilig) gebruikt zou moeten worden. Er heeft namelijk nog steeds geen fieldresearch plaatsgevonden betreffende de biobrandstoffen en het effect daarvan op de veiligheid in de binnenvaartsector.
Als men een level playing field wil, dan zou men de Europese richtlijn dienen te volgen wat betreft het (veilig) inzetten van biobrandstoffen.

Wolf in schaapskleren

Cargill: Wolf in schaapskleren

Vol trots maakt het Amerikaanse agro-industriële concern Cargill bekend dat het in Gent zijn eerste biodieselfabriek opent. “Bio” klinkt positief, maar de vraag is of het milieu en de gebruikers van deze biobrandstoffen hier wel zo goed mee af zijn.
De fabriek zet afvalolie en -residuen om in hernieuwbare brandstof. Deze biodiesel is bestemd voor de scheepvaart en het wegvervoer. Afvalolie is een vrij algemeen begrip, maar we weten inmiddels dat biobrandstoffen in de (binnen)vaart voor veel problemen en gevaarlijke situaties zorgt. Zeker biobrandstoffen die worden geproduceerd uit gebruikte bak- en braadoliën, talg en residuen van de productie van eetbare olie, zoals Cargill doet.

Volgens Cargill biedt men met deze geavanceerde afvalverwerkingstechnologie een innovatieve oplossing die inspeelt op de wereldwijde vraag naar hernieuwbare energie, de milieuvereisten respecteert en klanten helpt om hun broeikasgasverplichtingen na te komen.

Is dat zo? Bij de binnenvaart is geconstateerd dat door de verschillende toevoegingen in de brandstof er verschillende ontbrandingstemperaturen zijn waardoor er veel minder goed verbrand wordt en er daardoor veel meer milieuvervuiling ontstaat, inclusief een toename van CO2 uitstoot. Dat is in strijd met de claim van Cargill waarbij men stelt dat deze oplossingen een brug zouden slaan naar een koolstofvrij transportsysteem voor de toekomst.

Het grote geld zet dus in op biobrandstoffen. Biobrandstoffen die bij de binnenvaart nu al voor grote problemen zorgen door o.a. uitvallende motoren. Maar als er geld aan te verdienen valt onder het mom van “vergroening” dan weten we wie daarop af komen; niet per se degenen met het “groenste” hart. En we weten ook ten koste van wie dat gaat: de vaarweggebruiker die met dure onbetrouwbare brandstof opgezadeld wordt wat tot (levens)gevaarlijke situaties kan leiden. Maar de maatschappij is net zo goed de dupe, want dit lost helemaal niets op, het maakt het milieu niets beter, integendeel.

5 Juli wordt het gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart in de commissie Infrastructuur en waterstaat besproken. Volgens een onderzoek (NEN) is er niets aan de hand als schippers maar aan “good housekeeping” doen.

Good Housekeeping betekent de brandstof op een bepaalde temperatuur houden (is duur, is vaak niet mogelijk, kost onnodig veel energie), brandstof in beweging houden (is duur, is vaak niet mogelijk, kost onnodig veel energie), voor het bunkeren de bunkers schoonmaken (is onmogelijk) onderzoeken welke samenstelling je brandstof precies heeft (is duur, is vaak niet mogelijk) zorgen dat je altijd bij eenzelfde bunkerstation bunkert waar je afspraken over de kwaliteit van de brandstof kunt maken (is onmogelijk) etc. etc.

Zal de politiek aangevoerd door het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat de binnenvaart (plus pleziervaart) daar echt mee opzadelen of steekt men er een stokje voor?

Dat nota bene Cargill zich presenteert als hoeder van het milieu geeft toch wel te denken. Tenslotte heeft Cargill al heel wat op haar geweten wat betreft bijvoorbeeld de Amazone waar de bossen gekapt zijn om soja te verbouwen (o.a. in de staat Mato Grosso, Brazilië, zie onderzoek unearthed). En dan nu dit! Tijd dat beleidsmakers die dit faciliteren wakker worden.

Laag water

Laag water in het nieuws

De telefoon stond niet stil de afgelopen weken. Het lage water maakte dat heel Nederland opeens geconfronteerd werd met een vervoerstak waarvan men het bestaan bijna vergeten was: de binnenvaart.
De ASV heeft haar steentje bijgedragen door mee te werken aan radio- en televisieprogramma's (soms voor, soms achter de schermen), krantenartikelen etc.

1Vandaag had het er maar druk mee. Waren ze net langs geweest voor een reportage over het ligplaatsenbeleid (en waarom de ASV boos was op Minister Harbers), konden ze weer komen om over het lage water te spreken.

Van dreigend watertekort naar 'feitelijk watertekort'

Want nadat we enige tijd vertrouwd waren geraakt aan de term 'dreigend watertekort', kampt Nederland sinds 3 augustus met een 'feitelijk watertekort'. De waterverdeling is nu toevertrouwd aan Managementteam Watertekorten (MTW), bestaande uit Rijkswaterstaat, waterschappen, drinkwaterbedrijven, provincies en betrokken Ministeries (LNV, EZK en IenW). Voor de scheepvaart in Nederland heeft dit niet direct consequenties, maar het lage water in Nederland en de omringende landen heeft wel gevolgen voor de situatie waaronder de schippers moeten werken.

De ASV draagt haar steentje bij

Dat betekent dat de ASV haar steentje bijdraagt aan overleggen hierover.

We moeten duidelijk maken wat de (on) mogelijkheden van de binnenvaart zijn en waar we op korte termijn actie moeten ondernemen. Daarbij moet ook aan de pleziervaart gedacht worden (zeker wat betreft de snelvaart zones) en benadrukken we dat de schippers een grote stem moeten hebben in de besluitvorming.

We vragen om onmiddellijk in overleg te gaan met de CCR c.q. Europa om de schadelijke afgedwongen koude sanering van de zo belangrijke vloot oudere, kleinere schepen te stoppen. We wijzen op de petitie daarover, op de brandbrief die samen met evofenedex en PTC aangeboden is om dat te stoppen.

Langetermijnbeleid
We vragen om langetermijnbeleid waarbij er zorgvuldiger met de waterhuishouding omgegaan wordt en we vragen om ingrijpen in al dat achterstallig onderhoud waardoor schepen die nog wel kunnen varen, geblokkeerd worden.

We vragen om stoppen met gefocust zijn op zo groot mogelijke schepen te laten varen op de rivieren en daardoor maar blijven uitdiepen en bochten afsnijden waardoor het water zo hard weg kan lopen.

Informeren

Maar kennelijk wil men ons vooral "informeren". Alsof wij niet weten waar we op Teletekst kunnen vinden hoe het ervoor staat wat de waterhoogtes betreft. Alsof wij niet weten dat er een verdringingsreeks is wat betreft gebruik van water als de nood aan de man komt, waarbij de binnenvaart de allerlaatste is die "recht heeft" op water? En waarom moeten wij nu weer uitgelegd krijgen waarom boeren water nodig hebben, vraag je je af als je in zo'n overleg zit.

Wat is er aangericht door falend binnenvaartbeleid?

Tegelijkertijd wil de ASV dat men ook eens gaat bedenken wat men heeft aangericht wat betreft de vaarwegen, die helemaal gericht zijn op met steeds grotere schepen vervoeren. Bovendien wordt weer eens pijnlijk duidelijk wat de consequenties zijn van het falend binnenvaartbeleid waarbij er al jaren sprake is van een koude sanering van schepen (kleinere schepen) die nu node gemist worden.

En het einde is nog niet in zicht. Dat geldt niet alleen voor deze periode, maar ook voor de toekomst. Het weer en dus de waterstand wordt onvoorspelbaarder, gekoppeld aan gletsjerrivieren die steeds minder smeltwater voortbrengen betekent dat dat er serieus gekeken moet worden naar hoe nu verder.

Dat tegelijkertijd de schepen die varen met enorm veel oponthoud te maken hebben, doordat de infrastructuur het af laat weten. Dat maakt bovendien dat de scheepsruimte niet optimaal benut kan worden. Het lage water wordt steeds lager, het hoge water steeds hoger. Zie er maar mee om te gaan.

Tegelijkertijd komen steeds meer signalen dat het lage water impact heeft op de situatie op de vaarwegen. Sluizen gaan minder vaak open, vooral in de nabijheid van zeewater, om verzilting van de achterliggende kanalen te voorkomen. Ook de sluizen in Terneuzen openen minder vaak. Die sluizen blijven dicht vanaf 2 uur voor én tot 2 uur na laagwater om de hoeveelheid aan schutwater te beperken. Op één dag kunnen er dus 8 uur lang geen schepen via de sluizen in Terneuzen het Kanaal (van Gent naar Terneuzen) in of uit, met als gevolg langere wachttijden voor zeeschepen, binnenschepen en sleepboten.

Ook wordt er tijdens de schuttingen getracht om zoveel mogelijk schepen in één keer te schutten. Dit geldt overigens ook bij andere sluizen, zoals voor de sluis bij Evergem. Op het kanaal zelf is de diepgang ook beperkt.

Krokodillentranen

Er worden krokodillentranen vergoten over de hogere transportkosten (meer en langere opslag, hogere vrachtprijzen, hogere energieprijzen) die een direct effect op de eindproducten (zouden) hebben. Nu vormen de vrachtprijzen een bijna te verwaarlozen gedeelte van het totale kostenplaatje bij een eindproduct, weten wij, dus misschien moet iedereen zich drukker maken over OF er nog wel vervoerd kan worden.

Laag water, grote gevolgen door falend beleid

Weinig regenwater is natuurlijk iets wat niet bepaald iemands schuld is. Het overkomt ons allemaal. Maar het feit dat er helemaal niet geanticipeerd wordt op een overduidelijke klimaatverandering, dat men geen rekening houdt met het feit dat de Rijn een gletsjerrivier is, waarbij de gletsjers krimpen en er dus minder smeltwater komt. Het feit dat er bewust is toegewerkt naar steeds sneller waterafvoer door het verbreden en verdiepen van vaarwegen waarbij de bochten afgesneden worden, dat alles is falend beleid. De ASV heeft gewezen op falend beleid zoals o.a. met het schrijven “het verhaal van de Waal”.

Komt daarbij dat er al jaren geleden door de universiteit van Oxford gewaarschuwd werd dat juist de kleinere schepen een steeds grotere rol gaan spelen om de grote waterschommelingen op te vangen en daar niet naar geluisterd is.

De afgelopen jaren is men stug doorgegaan met de afgedwongen koude sanering van de oudere en dus de kleinere schepen die men nu tekortkomt. Maar we horen nog geen geluiden om dit beleid te herzien.

Hierbij herinneren we aan de petitie die de ASV in 2018 heeft uitgereikt aan de Kamer, de bittere pil die is aangeboden aan destijds de Secretaris-Generaal van de CCR en de brandbrief die de ASV, samen met evofenedex en de PTC heeft uitgereikt aan de Minister.

Al onze inspanningen hebben niet tot ander beleid geleid en zullen dat vermoedelijk ook niet doen. Argumenten lijken niet te tellen, zeker niet als de argumenten van de ASV komen. Men blijft doen alsof er een natuurramp over ons af is gekomen die de CCR-regelgeving veroorzaakt heeft en weigert terug te keren op het ingeslagen pad. Blijft ons niets anders over dan af te wachten of de wal het schip keert, of niet natuurlijk.

Hierbij nog eens, ter herinnering,
- de petitie
- de brandbrief
- laag water en het verhaal van de Waal

to whom it may concern

Petitie `Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2 uitstoot` uitgereikt 26 juni 2018

DE PETITIE

„Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot".

Omschrijving
Het veiligste en minst milieubelastende goederenvervoermiddel, de binnenvaart, wordt door onnodige regelgeving zo tegengewerkt dat de investeringskracht en zelfs de toekomst van deze bedrijfstak in het geding is. Dit heeft verregaande consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland.

Wij
Binnenschippers van de modernste en veiligste vloot ter wereld, met schepen van diverse afmetingen.

Constateren dat:
- De binnenvaart onevenredig veel (CCR-)eisen opgelegd krijgt.
- Veel schepen niet aan de (geluids) eisen kunnen voldoen.
- Noodzakelijke (vergroenings)investeringen onmogelijk worden.
- De diversiteit en het toekomstperspectief van de vloot afneemt.
- Er inmiddels al een koude sanering plaatsvindt.
- Veel schepen < 1.500 ton na 2025 verdwenen zijn.
- Kleinere vaarwegen onbruikbaar worden.
- Daardoor na 2020 wekelijks circa 74.000 extra trucks op de weg zullen rijden.

En verzoeken
- De binnenvaartsector een toekomstperspectief te bieden
- De diversiteit van de Nederlandse binnenvaartvloot te waarborgen door:
- Rekening te houden met de (on)mogelijkheden van de (verschillende type) binnenvaartschepen
- Het terugdraaien van regelgeving waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet vastgesteld is
- nieuwbouweisen aan bestaande schepen gebouwd voor 1976 alleen van toepassing te verklaren bij nieuw-, ver- of ombouw van een schip.

Aangeboden aan het de Commissie Infrastructuur en Waterstaat Met 1665 ondertekeningen op 26 juni 2018

* Laag water, het verhaal van de Waal

Onderstaand schrijven stond jaren geleden al eens in de nieuwsbrief. Maar het is en blijft actueel.

Het verhaal van de Waal

De laatste tijd heeft de binnenvaart niet te klagen over aandacht die aan deze sector gegeven wordt. Reden daarvan is het lage waterpeil, specifiek het lage waterpeil van de rivieren de Waal en de IJssel. Dientengevolge was de haven van Deventer maanden onbereikbaar, kunnen schepen minder lading meenemen, moeilijker varen door ondieptes, wordt vervoer duurder en minder zeker etc. etc. Kortom: het belang van een functionerende binnenvaartvloot met goed bevaarbare waterwegen is aangetoond. We horen dat dit allemaal veroorzaakt wordt door de klimaatverandering. Die klimaatverandering is veroorzaakt door het gedrag van de mens.Maar naast de klimaatverandering heeft het

gedrag van de mens nog meer teweeggebracht. Zo heeft men ooit de rivieren bevaarbaar gemaakt, maar het lijkt er sterk op dat men door de jaren heen ingegrepen heeft op manieren waarvan men de effecten niet genoeg heeft overdacht.

Een voorbeeld van de grote effecten van het ingrijpen van de mens zien we bij de rivier de Waal:

Wat is er nu precies gebeurd?
In 1993 besprak men in de commissie Waal -een commissie van RSW- of en hoe de Waal geschikt gemaakt kon worden om (vaker dan op dat moment het geval was) door 6-baks duwvaart bevaren te worden. De obstakels waren 3 bochten in de Waal; de bochten bij Ewijk, Nijmegen en St. Andries. Om die 6-baks duwvaart mogelijk te maken moesten deze bochten worden verruimd. De manier waarop dat zou moeten gebeuren werd bediscussieerd met als conclusie dat de hoeken (binnenbochten) dieper moesten worden. Volgens deskundigen van RWS zou dit mogelijk zijn door het plaatsen van bodemkribben.

De schippers die namens de vereniging Schuttevaer in de commissie plaats hadden genomen, waren niet louter positief over de voorstellen vanwege de gevolgen die het weghalen van de 3 bottlenecks uit de Waal zouden kunnen hebben;

Waterstandverlaging Pannerdense kop
Zo waarschuwden de schippers voor een waterstandverlaging aan de Pannerdense kop; Waar de schippers dachten dat de waterstandverlaging 10 cm. zou bedragen, was RWS overtuigd dat dit niet meer dan 2 cm. zou zijn. Inmiddels weten we wel beter: Door de waterstandverlaging aan Pannerden loopt er veel meer water de Waal af. Hierdoor is er een snellere ontzanding in de Waal. Wat hiervan het gevolg is kunnen we zien in Nijmegen, waar de bodemkribben (wat gechargeerd gesteld) nog net niet boven water uitkomen.

Ander stromingspatroon door diepere hoeken
Vervolgens hebben de vaarweggebruikers gewaarschuwd voor de gevolgen van het dieper maken van de hoeken (de binnenbochten): door het dieper maken van de hoeken ontstaat een ander stromingpatroon en het gevolg zal zijn dat er op Midden-Waal veel gebaggerd zal moeten worden om die op diepte te houden. Deze waarschuwing vanuit de schipperij werd wel onderkend, maar er werd weinig mee gedaan: RWS heeft het geaccepteerd als een onvermijdelijk iets.

Bodemkribben zorgen voor gronderosie
Een derde ingrijpen met groot effect is het plaatsen van de bodemkribben. Die hebben hun werk goed gedaan; waar vroeger de rode gasboei bij laag water in Nijmegen over de helft van de rivier lag, ligt hij nu altijd aan de kribben. Dus de rivier is hier veel breder geworden. Wat destijds echter niet bedacht is, maar wel aan gedacht had moeten worden, is dat de Waal uitslijt waarbij de drempels en harde bodems blijven liggen waar ze liggen.

Niet alleen de Waal heeft met deze gronderosie te maken; dezelfde effecten hebben plaatsgevonden bij de oude sluis Weurt (ook bij de nieuwe, maar dat merken we nog niet). Ook zien we dit nu duidelijk waarneembaar in het voorkanaal van Eefde en in de voorsluis aldaar.

Stroomsnelheid toegenomen
Als je bottlenecks uit de rivier haalt, waardoor er meer water via de Waal gaat en je maakt de binnenbochten diep, dan loopt de stroom over de volle breedte van de rivier. Dat meerdere water veroorzaakt in de rechte stukken een hogere stroomsnelheid. In de drie bochten was het vroeger diep en liep er veel stroom, maar in de opvaart liepen de schepen over de hoek waar de stroomsnelheid aanmerkelijk minder was. Inmiddels maakt het niet meer uit waar je vaart; de stroomsterkte is overal gelijk en vooral toegenomen.

Neveneffecten zijn groot
Dit beleid heeft een grote invloed: de oorspronkelijke waterverdeling tussen Waal en Pannerdens kanaal is altijd 2/3 Waal en 1/3 Pannerdens kanaal geweest. Deze verhouding is nu ernstig verstoord. Inmiddels gaat er 81% van het water via de Waal en minder dan 19% via de IJssel met alle gevolgen van dien (zoals we hebben kunnen constateren bij de haven van Deventer). De Neder-Rijn heeft te weinig water waardoor de waterstand boven Driel gelijk is aan de waterstand beneden Driel: de deuren dreven open door druk van beneden. Boven de sluis is natuurlijk geen diepgang meer. De IJssel loopt ver droog en het IJsselmeer heeft te weinig water om de verzilting tegen te gaan, waardoor er nu tankers op het IJsselmeer heen en weer varen om Andijk -de waterinlaat voor Noord-Holland- van zoet water te voorzien.

De Oranjesluizen bij Amsterdam kunnen ook niet meer spuien richting IJmuiden, omdat de waterstand op het IJsselmeer te laag is. Daarom wordt er via Tiel en Wijk bij Duurstede permanent gespuid om dit fenomeen te bestrijden, hetzelfde geldt voor de Lek. Als het Pannerdens kanaal meer water zou krijgen, dan zou men ook over de Neder-Rijn water af kunnen laten lopen, nu is dat onmogelijk.

Slimme Duitsers?
Dit alles heeft als oorzaak dat er te veel water over de Waal gaat. Maar als men minder water over de Waal zou laten lopen dan wordt de Waal nog droger, zou de eerste reactie zijn. Dat is een juiste redenatie maar dat is op te lossen, zoals in het verleden dat al vaak is gebeurd: door een rivier smaller te maken. De Waal is te veel verbreed waardoor we nu 50 cm minder water hebben op de Waal dan op de Duitse Rijn, iets wat in het verleden nooit voorkwam. De Duitsers hebben het dus slimmer gedaan dan wij. Het is voor ervaren schippers toch niet te geloven dat je van de boven Rijn komend in Nijmegen met je schip gaat ‘raken’.

Zijgeulen
Er zijn in de loop der jaren waterlopen en bijpassen aangelegd waarbij de nevengeulen in verband met hoog water prima functioneren, maar waarbij in het geval van een waterstand van minder dan 9,50 meter tot 10 meter in Lobith er geen water afgetapt zou moeten worden, dat moet in het vaarwater blijven. Er komt een steeds luidere roep (van o.a. het wereld natuurfonds) om meer water via die nevengeulen te laten lopen vanwege milieudoelstellingen “geef water de ruimte”, maar ook uit angst voor te hoog water. Vooralsnog lijkt RWS daar geen gehoor aan te geven, maar tegelijkertijd wordt erkend dat waterschappen en overheden zo gefixeerd zijn geraakt op de angst voor te hoog water dat men is vergeten rekening te houden met (te) laag water. Ook nu weer moet men zich goed realiseren wat de gevolgen van dat beleid kunnen zijn.

Vaarwegversmalling als oplossing?
Er is al door BLN-Schuttevaer (nu KBN) aan de Minister gevraagd de bodemkribben bij Nijmegen te verwijderen of in ieder geval te verdiepen. De ASV lijkt, gezien het bovenstaande, dat vaarwegversmalling de beste optie is om de situatie te verbeteren. Gezien de toekomst zullen we ons moeten bedenken waar we heen willen met vervoer over water, waarbij ook het bouwen van steeds grotere schepen ook een limiet bereikt.

Ger Veuger

* Brandbrief omgekeerde modal shift ASV/evofenedex/PTC

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Excellentie Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

Tevens per e-mail

Rotterdam, 7 mei 2019

Betreft: omgekeerde modal shift

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Wij, Algemeene Schippers Vereeniging, maken ons grote zorgen over de omgekeerde modal shift die zich binnen de vervoerssector voltrekt. In plaats van meer vervoer over het water zullen na 2025 wekelijks tienduizenden extra vrachtwagens over de weg rijden. Met meer CO2-uitstoot en meer files reiken de effecten van deze ontwikkeling verder dan alleen de belangen van de betrokken schippers. Het algemeen belang is in het geding.

De ambitie om vervoer van de weg te verplaatsen naar het water wordt breed gedragen, ook door het kabinet. Maar het omgekeerde gebeurt, en dat heeft onomkeerbare gevolgen als niet alsnog adequaat wordt ingegrepen.

De voornaamste oorzaak is het regelwoud aan technische eisen van CESNI. De reglementaire kaders van zowel de Europese Unie als Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) verwijzen naar deze eisen. Bottleneck is de cumulatie van deze eisen, waardoor de voltallige Nederlandse binnenvaartvloot - nota bene de modernste van Europa - op gigantische kosten wordt gejaagd. Het eisenpakket brengt vooral de kleine binnenvaart (schepen tot 1.500 ton) in de verdrukking.

Met de technische eisen voor inrichting en uitrusting van het schip wordt ingezet op maximale veiligheid, onder meer voor personeel aan boord van de schepen. De noodzaak hiertoe stamt uit een tijd van schaalvergroting, waarin uitbreiding van het gemiddelde laadvermogen in evenredig verband stond met risico-minimalisatie.

Inmiddels is duidelijk dat grote schepen weliswaar efficiencyvoordelen hebben, maar vanwege hun omvang en diepgang niet in staat zijn de haarvaten van de vaarwegen te bevaren. Deze vaststelling maakt kleine schepen onmisbaar voor de Nederlandse logistiek, zeker nu het aantal periodes van droogte en laag water toeneemt.

Zorgwekkend is dat de Europese technische eisen zo verstrekkend zijn, dat de kleine binnenvaart op termijn niet meer bestaat. Waar de eisen vroeger alleen golden bij nieuwbouw, vervanging of ombouw van schepen, worden de eisen tegenwoordig met terugwerkende kracht gesteld. Voor kleine binnenvaartschepen is dit onbetaalbaar. Veel van die eisen zijn voor kleine schepen bovendien technisch onuitvoerbaar. Er kán niet aan worden voldaan, zelfs niet door kleinere nieuwbouw-schepen.

Om een voorbeeld te geven: doordat de (woon)ruimtes minimaal 2meter hoog moeten zijn, kunnen spitsen straks niet meer onder Franse bruggen doorvaren. En met een minimale gangboordbreedte van 0,6 meter wordt de opening in het ruim te klein om te kunnen laden. Aan de geluidseisen kan (vrijwel) geen enkel schip voldoen.

Omdat kleine binnenvaartschepen de technische eisen niet kunnen vervullen, doorstaan ze de periodieke keuring niet en worden ze uit de vaart genomen. Daarmee verdwijnt niet alleen een stuk maritiem cultureel erfgoed, vervoerders kiezen noodgedwongen in toenemende mate voor vervoer per vrachtwagen. Het vervoer over water verplaatst zich naar de weg, met hogere CO2-uitstoot en aanzienlijk fileleed tot gevolg.

De voorbije jaren zijn diverse moties aangenomen die ertoe strekken de omgekeerde modal shift te stoppen, maar adequate actie bleef tot op heden uit.

Met deze brief, verzoeken ASV, evofenedex en PTC met klem om uw aandacht, zodat het tij wordt gekeerd en demodal shift alsnog in de juiste richting beweegt.

Hoogachtend,
Gerberdien le Sage, voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging

Gesteund en medeondertekend door:
Samenwerkingsverband PTC en
Collectief van handelaren, producenten en exporteurs evofenedex

Twentekanalen op slot door laag water

22 juli verscheen op ASV facebook:
Op 21 juli bericht RTV Oost over laagwater problemen bij de Twentekanalen.

Daarbij wordt Rijkswaterstaat door Port of Twente gemaand extra pompcapaciteit in te zetten om tijdens droogte het waterpeil in het Twentekanaal te verbeteren. De waterstand in het kanaal nadert de kritische grens, waarbij het kanaal 'op slot' gaat voor de binnenvaart.

Rijkswaterstaat heeft bij de sluis een pompinstallatie geïnstalleerd om water uit de IJssel weer terug te pompen in het kanaal. Het peil schommelt (op 21 juli) rond de 2.11 meter beneden Eefde.

Rijkswaterstaat heeft toegezegd een afsluiting van het kanaal 48 uur van tevoren aan te kondigen.

Ook voor de bedrijven aan het kanaal is doorvaren cruciaal. Vervoer van hun (bulk)goederen over de weg is namelijk geen optie.

Schippers en bedrijfsleven dringen bij Rijkswaterstaat aan op structurele maatregelen om het kanaal bevaarbaar te houden, ook bij droogte.

Maar kennelijk is er meer mis op het Twentekanaal, want in het extreem droge jaar 2018 kon bij een waterstand van 1.40 meter nog worden gevaren en dat kan nu niet meer. Een waterpeil van 1.85 meter bij de sluis is nu de ondergrens: Waar is die 45 centimeter gebleven?

https://www.rtvoost.nl/.../port-of-twente-alle-hens-aan...

36 opmerkingen werden erover gemaakt Dit was er 1 van:

"Hier blijkt weer dat grote falen van Rijkswaterstaat. Ze hadden met de nieuwe sluis gelijk een groot pompstation erbij moeten aanleggen. Je kan op je vingers natellen dat met twee sluizen veel meer water gebruikt zou worden. Er wordt totaal niet naar de mensen op de werkvloer geluisterd en alleen maar naar de lobbyisten met hun mooie verhaaltjes en je ziet wat ervan terecht komt; nul komma nul."

Extra pompen geplaatst bij het gemaal in Eefde

Op 9 augustus hebben de waterschappen Rijn en IJssel, Drents Overijsselse Delta en Vechtstromen in samenwerking met Rijkswaterstaat extra pompen geplaatst bij het gemaal in Eefde om het water in het Twentekanaal aan te vullen.

Met deze extra pompcapaciteit verwachten ze op korte termijn voldoende water in het Twentekanaal te kunnen pompen en van daaruit te verdelen over de gebieden van de drie waterschappen. Dat is ook gunstig voor de scheepvaart op de vaarweg.

Het Twentekanaal is een belangrijke waterbron én doorvoerroute voor diverse functies zoals scheepvaart, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening en recreatie.

Geen garantie

De waterstanden op de IJssel zijn erg laag. De verwachting is dat dit de komende tijd aanhoudt. Hierdoor staan de waterstanden op de IJssel onder druk en zijn extra maatregelen nodig. De extra pompcapaciteit bij gemaal Eefde vormt overigens geen garantie op het uitblijven van watertekorten deze zomer, waarschuwen de waterschappen. De Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling (LCW) kan besluiten om de aanvoerhoeveelheid via gemaal Eefde te beperken, met het oog op eventuele problemen op de IJssel of het IJsselmeer.

Onder normale omstandigheden kan met gemaal Eefde ruim 21 m3 water per seconde worden aangevoerd vanuit de IJssel. Vanwege de lage waterstanden op de IJssel kan het gemaal momenteel slechts 10 m3 water per seconde aanvoeren. De verwachting is dat deze situatie nog zeker acht weken aanhoudt.

Schutprotocol Oranje Delfland

Doordat de afvoer van de Rijn blijft dalen en er te weinig neerslag valt, geldt sinds 21 juli code oranje in het gebied van Delfland. Er is meer vraag naar zoetwater dan er maximaal aangevoerd kan worden. Ook is er onvoldoende zoetwater om verzilting tegen te gaan.

Vanaf dinsdag 26 juli kon de beroeps- en recreatievaart nog maar beperkt gebruik maken van de Parksluizen in Rotterdam. Het was één van de maatregelen van Hoogheemraadschap Delfland om de indringing van zout water te beperken. De Buitensluis in Schiedam en de Vlaardinger Driesluizen in Vlaardingen werden voor de recreatievaart volledig gestremd.

Schutbeperkingen

Voor de Grote Sluis van de Parksluizen geldt vanaf dinsdag 26 juli middernacht voor de beroepsvaart een beperkt schutregime. Het eerste invaarmoment is vijf uur na hoogtij bij Rotterdam, het laatste invaarmoment is elf uur na hoogtij. Die tijden gelden ook voor de Kleine Sluis, die de recreatievaart gebruikt. Pleziervaart mag, indien mogelijk, gelijk met de beroepsvaart meeschutten in de Grote Sluis .
Daardoor kunnen langere wachttijden ontstaan voor schepen die de sluizen willen passeren. Bij de Parksluizen zijn er voor de binnenvaart tien ligplaatsen met walstroom beschikbaar: zes in de Coolhaven en vier aan de Aelbrechtskade. Daarnaast zijn er nog vier ligplaatsen zonder walstroom beschikbaar in de Coolhaven. Indien noodzakelijk mogen binnenschepen naast elkaar liggen.

In de Parkhaven kan afgemeerd worden voor de sluis. Als de wachttijd langer is, kunnen schepen beter elders in de buurt wachten, verzoekt het hoogheemraadschap. Bijvoorbeeld aan de Müllerkade.

Update: Op 3 augustus verscheen er op ASV facebook het volgende bericht:

Vorige week is de droogte situatie bij Delfland opgeschaald naar een feitelijk watertekort waarvoor ook schutprotocol oranje is ingezet. Door de aanhoudende droogte blijven de ingestelde schutprotocollen nodig.

Huidige situatie en verwachting

De droogte zet deze week verder door. Er is plaatselijk enige neerslag gevallen, maar niet genoeg om de wateraanvoer en het neerslagtekort significant te verbeteren. De Rijnafvoer is tijdelijk stabiel geweest, maar daalt eind deze week naar verwachting verder naar 800 m3/s. Dit is in deze periode van het jaar uitzonderlijk laag. Door de combinatie van factoren is sinds vandaag een landelijk feitelijk watertekort afgekondigd.

Voor Delfland is de situatie deze week niet verder achteruitgegaan doordat de wateraanvoer op het moment precies genoeg was om te voorzien in de watervraag. In het weekend hebben we de positieve invloed van de schutstremmingen gezien, waarbij de zoutindringing afnam. Wel zien we dat door de lage Rijnafvoer ook de zoutconcentraties voor de sluizen hoog zijn. Hierdoor is de zoutindringing doordeweeks nog steeds hoog ondanks de afgenomen schuttingen. Dit is een indicatie dat zonder schutbeperkingen de zoutindringing met deze lage Rijn afvoer significant hoger was geweest. Het huidige niveau van zoutindringing kunnen we op het moment nog tegengaan.

De situatie blijft wel zorgelijk doordat de weersvoorspelling niet gunstig is. We hebben droog, warm en zonnig weer in het vooruitzicht. Elke druppel telt hierdoor. Daarom blijft het schutprotocol 'schutbeperkingen' van toepassing.

* Schuttijden Parksluizen

Aangepast schutten
Door aanhoudende droogte geldt code oranje in het gebied van Delfland.

Vanaf dinsdagochtend 26 juli om 00:00 uur kan de beroeps- en recreatievaart beperkt gebruik maken van de Parksluizen in Rotterdam. De Buitensluis in Schiedam en de Vlaardinger Driesluizen in Vlaardingen zijn voor de recreatievaart volledig gestremd.

Grote Sluis in de Parksluizen (Rotterdam)

Beroeps-vaart

Beperkt schutregime. Eerste invaarmoment 5 uur na hoogtij bij Rotterdam, laatste invaarmoment 11 uur na hoogtij bij Rotterdam.

Ligplaatsen

ASV boos over brief ligplaatsenbeleid Minister Harbers

Onderstaande brief heeft de ASV aan de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat opgestuurd. De enige partij die erop gereageerd heeft door het stellen van vragen aan Minister Harbers was de heer Stoffer van de SGP. Op die vragen kwam overigens een nietszeggend antwoord; de Minister heeft duidelijk geen zin om een wet, die men nooit in had moeten voeren, aan te passen, ten behoeve van de binnenvaart.

De brief:

Op 6 juli vindt de Procedurevergadering Infrastructuur en Waterstaat plaats (10:15 - 11:15 uur, Locatie: Klompézaal).

Op de agenda staat onder nummer 32 een brief van Minister Harbers aangaande ligplaatsbeleid. (Procedurevergadering: “Procedurevergadering Infrastructuur en Waterstaat “ | Tweede Kamer der Staten-Generaal)

Minister Harbers heeft een brief geschreven aan de Commissie Infrastructuur en Waterstaat waarbij blijkt dat er weinig feeling is met de behoeften van de binnenvaartsector en de Minister in ieder geval niet bereid is de binnenvaartsector tegemoet te komen op een heel simpele en goedkope manier. Hij ziet geen noodzaak het stringente landelijke ligplaatsbeleid aan te passen.

Dat is des te pijnlijker, omdat we voortdurend horen dat iedereen zo graag een modal shift wil en men meer vervoer over water wil. Daar horen ook goede voorzieningen bij. Het zou deze Minister toch niet ontgaan moeten zijn dat alle vaarweggebruikers hun nood klagen over het ligplaatsenbeleid. Maar kennelijk weet de Minister het beter dan de gebruikers want we lezen in de brief dat er eigenlijk niets aan de hand is.

Die mening baseert Minister Harbers op twee proeven waarbij Rijkswaterstaat, in overleg met de ASV heeft gekeken wat er zou gebeuren als de binnenvaartschepen op een aantal plekken langer dan (3x)24 uur mogen liggen. Die plekken zijn zorgvuldig uitgezocht, zodat het doorgaande vaarverkeer niet belemmerd zou worden en er dus geen problemen zouden ontstaan. Bij die proef werd de bebording niet aangepast (dat mocht niet doordat het wettelijk vastgelegd is), dus de schippers konden niet zien dat ze daar langer mochten liggen.

Men heeft er wel over gecommuniceerd, maar de ASV en Rijkwaterstaat constateerden dat als er een bord blijft staan waarop staat dat er maar (3x)24 uur ligplaats genomen mag worden dat ook aangenomen wordt door de schippers. Het is dus niet vreemd dat er slechts heel beperkt gebruik gemaakt is van de mogelijkheid (vergelijk het met een bordje verboden te parkeren, dan gaat men ook niet de burgemeester vragen of er niet een speciale uitzondering is voor die plek).

Dat er weinig gebruik werd gemaakt van de uitbreiding van de mogelijkheid tot ligplaats nemen, heeft daarom verschillende oorzaken. Wij denken dat de belangrijkste oorzaak is dat er nog steeds bij die ligplaats aangegeven staat dat men slechts (3x)24 uur ligplaats mag nemen. En/of het was het verkeerde moment: het kan zijn dat er toevallig veel werk was (laag water) en schepen dus vooral veel varen. Ook hebben schippers bijvoorbeeld speciaal gevraagd om dit gedurende de feestdagen (rond kerst en oud- en nieuw) te doen, maar dat bleek nu juist weer niet mogelijk. En dus “zou er geen behoefte aan zijn”.

Maar wat de oorzaak ook is, wij zouden zeggen: als er geen problemen geconstateerd zijn bij de mogelijkheid van langer ligplaats nemen, dan is dat toch een positief verhaal en dan zet je het toch voort?! Wat een vreemde conclusie als men constateert dat er geen probleem ontstaat, dat je het dan maar NIET doorvoert.

Waar de ASV de overtuiging heeft dat Rijkswaterstaat samen met de schippers wil kijken naar betere oplossingen voor de ligplaatsproblematiek, waar men in Zeeland net een rapport heeft geschreven (Panteia) om de ligplaatsproblematiek aan te pakken, waar Zuid-Holland overtuigd is dat men ook soepeler moet worden wat betreft de tijdsduur om ligplaats te mogen nemen, fietst de Minister, die juist het landelijke beleid vertegenwoordigt, daar dwars doorheen.

De Minister spreekt over tal van havens waar de schepen langer zouden kunnen blijven liggen. Wil de Minister dan een lijstje geven van havens waar schepen langer dan 2 weken mogen blijven liggen?

Zelfs de laatste haven in Rotterdam (de Maashaven) waar men langer mag blijven liggen, gaat deze haven verkleinen door er een park in te bouwen (en is nu voornemens de tarieven extreem te verhogen voor schepen die langer liggen).

Niemand wil afhankelijk zijn van een ambtenaar die dan eventueel zijn hand over zijn hart wil strijken als je ziek bent of als je als mantelzorger iemand anders moet helpen bijvoorbeeld. De schippers hebben daar echt niet van die positieve ervaringen mee, helaas. Wij willen, net als iedereen, gewoon onze (sociale) verplichtingen kunnen nakomen zonder op onze knietjes begrip te hoeven vragen voor een ambtenaar die zomaar “nee” kan zeggen. Dat betekent dat wij verwachten dat er respectvol met ons omgegaan wordt en dus dat er mogelijkheden voor de binnenvaart zijn, structureel en uitnodigend. Het zinloos rondjes varen en zorgen voor extra veel onnodige uitstoot alleen maar omdat je nergens langer mag blijven liggen, belast bovendien ook nog eens het milieu onnodig, jaagt de schipper op kosten en draagt niet bij tot een veilige vaarweg.

Wij hebben daarom ook gevraagd om plekken waar de binnenvaart echt langer kan blijven liggen, ja, zelfs voor een vakantie. Die plekken zijn er niet of nauwelijks.

Wij vragen ons toch sterk af waarom de Minister de binnenvaart niet tegemoet wil komen met zoiets eenvoudigs wat zoveel goodwill zou kweken. Wij zijn dan ook ontzettend boos dat deze Minister niet wil luisteren naar de noden van de binnenvaart.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

Met vriendelijke groet

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

- Brief te vinden onder nummer 32 Procedurevergadering: “Procedurevergadering Infrastructuur en Waterstaat “ | Tweede Kamer der Staten-Generaal

Gesprek wethouder Smallingerland over havengeldtarieven

Wij geven hierbij ons beeld van (vooral de input van de ASV in) het gesprek.

Tijdens het gesprek met de teammanager omgevingsbeheer en de wethouder van Smallingerland werd ons duidelijk dat de havengeldtarieven in Drachten afgestemd zouden zijn op de tarieven zoals gehanteerd in: Harlingen, Leeuwarden, Texel, Deventer en Port of Zwolle waar eerder gezegd is dat dit zou voldoen aan de “gemiddelde” havengeldtarieven. Kennelijk is er specifiek niet gekeken naar het **Nederlandse** gemiddelde, maar naar de havens waarmee men “concurreert”.

We kunnen dus concluderen dat er bij het vaststellen van de havengeldtarieven alleen gekeken is naar de Noordelijke havens die (bij de schippers) bekend staan als (heel) “duur”. Er is dan ook geen sprake van een “gemiddeld tarief”, het is een (extreem) hoog tarief wat er gehanteerd wordt ten opzichte van vele andere havens. De ASV heeft aangegeven dat dit een olievlekwerking kan hebben: havens kijken naar elkaar en zo wordt het havengeld almaar hoger.

Ook heeft de ASV aangegeven dat, hoewel er geroepen wordt dat men graag een modal shift wil, de praktijk is dat het de binnenvaartschippers steeds moeilijker gemaakt wordt en dit is dan weer één van die zaken.

De gemeente heeft het over de kosten van de infrastructuur van een haven, maar volgens de ASV zou men ook (meer) rekening moeten houden met maatschappelijke kosten die niet doorberekend worden bij de verschillende vervoersmodaliteiten. Maatschappelijke kosten zoals vervuiling, veroorzaken van congestie (er dreigt zelfs een verkeersinfarct) en ongevallen met alle gevolgen van dien e.d.

De verschuiving van vervoer over water naar vervoer over de weg kost de maatschappij ook enorm veel geld (en gezondheid), maar dat is niet toe te spitsen op deze havengeldverordening (logischerwijs) en dus telt het niet mee als argument (helaas).

De ASV heeft verwezen naar Panteia waarbij de haven van Drachten er in de “oude” havengeldtariefberekening al als één van de duurste van Nederland werd neergezet.

Verder bleek de berekening zoals de ASV via een voorbeeldberekening gestuurd heeft, niet klopte.

In de berekening die we van een lid hadden ontvangen, ging men van het volgende uit:

- De eerste 48 uur 0,15 x de grote tonnenmaat
- De volgende 48 uur 1,40 x lengte schip

Het schijnt zo ook in de verordening te staan, maar men hanteert:

- De eerste 48 uur 0,15 x de grote tonnenmaat
- De volgende 48 uur 0,75 x lengte schip

Dit is nog steeds erg veel geld en absoluut veel duurder dan de “gemiddelde” haventarieven in Nederland (en België etc).

De ASV heeft in het gesprek gerefereerd aan de brief van Minister Harbers (zie bijlage en https://binnenvaartkrant.nl/asv-is-boos-minister-neemt-problemen-ligplaatsen-niet-serieus) die stelt dat binnenvaartschippers in tal van havens ligplaats zouden kunnen nemen. Smallingerland is het duidelijke voorbeeld van de werkelijkheid, helaas, waarbij de wethouder van Smallingerland aangeeft vooral niet te goedkoop te willen zijn, omdat schepen anders maar blijven liggen. De boodschap is dat de haven primair bedoeld is om te laden en te lossen. De ASV heeft nog aangegeven dat schepen veelal familiebedrijven zijn waar familieomstandigheden bij horen en dus ook voorzieningen zoals havens en mogelijkheid tot ligplaatsnemen mogelijk moeten zijn. Er is door de ASV nooit gevraagd om dit gratis te maken, maar het moet wel betaalbaar zijn.

De ASV is nooit betrokken geweest bij de totstandkoming van de havengeldverordening, de gemeente is wel in gesprek geweest hierover met BLN. De ASV heeft aangegeven dat de ASV de enige organisatie voor en door schippers is, de organisatie waarbij de gebruikers van de vaarwegen ook in het bestuur zitten. Afgesproken is halfjaarlijks met elkaar te overleggen, zodat schippers minder overvallen worden en er tijdig aan de bel getrokken kan worden.

Afgesproken is ook dat men nog wel gaat kijken of de uitspraken van de ASV kloppen over de gemiddelde haventarieven en wat dat eventueel nog kan betekenen voor Smallingerland. Maar feit is dat de havengeldverordening al door de Raad is aangenomen, dus dit staat voor nu gewoon vast.

Sunniva en Machiel

Waar zijn de officiële stukken?

Vervolgens:
Heeft de ASV gevraagd om de officiële stukken wat betreft de besluiten die genomen zijn omtrent de havengeldtarieven. We worden verwezen naar de havenmeester die de tarieven wel zal mededelen. Dat wordt natuurlijk niet bedoeld. Dit soort zaken horen officieel vastgelegd te zijn, ook controleerbaar voor bijvoorbeeld een belangenorganisatie als de ASV.

Antwoord op vrijdag 15 juli 2022 16:05

Goedemiddag,

Bedankt voor uw vraag: "*Waar vind ik de tarieven voor het havengeld voor beroepsvaart in Drachten?"*

Hiervoor kunt u contact opnemen met de havenmeester. Hij is bereikbaar op de telefoonnummers 0512-581735 of 0613402471.

Team Klantcontact
Gemeente Smallingerland

Reactie ASV op maandag 18 juli 2022 12:59

Goedemiddag,

Dank voor uw antwoord, maar dat is niet het antwoord dat ik nodig heb. Ik reageer namens de Algemeene Schippers Vereeniging omdat tijdens een gesprek met de wethouder Le Roy gezegd werd dat dit is aangenomen door de Raad. Er leken wat misverstanden te zijn dus wij willen de OFFICIELE regeling. Dat kan niet telefonisch en dat willen wij ook niet telefonisch doen.

Wij moeten immers kunnen aantonen dat het klopt wat wij zeggen, c.q. wat de gemeente zegt.

Gezien de wet openbaarheid van bestuur lijkt het me duidelijk dat wij op kunnen vragen wat er nu precies besloten is en waar dat vastgelegd is. U mag mij natuurlijk wel naar een site verwijzen waar ik dat op kan vinden, maar een telefoonnummer met de havenmeester is geen antwoord. Ik wil de officiële beschikking van dit (verkeers)besluit.

Ik hoop en verwacht op zeer korte termijn inhoudelijk antwoord te mogen ontvangen hieromtrent.

Met vriendelijke groet
Woordvoerder ASV

Op 27 juli ontving de ASV onderstaand bericht:

Van de verordeningen die betrekking hebben op Gemeente Smallingerland vind je hieronder de link:

https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR658786

https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR657367

Zoals in het gesprek met de wethouder en mij al genoemd is, wordt het bedrag per overgeslagen ton bijgesteld naar € 0,15. Dit op basis van geluiden die ons al eerder bereikt hadden.

Tot zover voorlopig……

Goed nieuws (voorlopig) uit Rotterdam

Na weken van onrust en gesprekken kunnen wij concluderen dat havenbedrijf Rotterdam bereid is gebleken goed naar de argumenten te luisteren en heeft daar de volgende conclusie uit getrokken:

Huidige webportaal en abonnementenstructuur blijven gehandhaafd

De uitgevoerde pilot met het nieuw ontwikkelde Binnenhavengeldsysteem en de nieuwe tariefstructuur is voor het Havenbedrijf Rotterdam aanleiding om deze systeemwijziging niet door te voeren per 1 januari 2023. Ondanks dat het ontwikkelde systeem (technisch) goed werkt, blijkt de nieuwe tariefstructuur niet voldoende werkbaar te zijn. Besloten is om de huidige abonnementenstructuur en tarifering te continueren. Omdat het huidige opgavesysteem technisch wel verouderd is, krijgt het een opwaardering.

Terugkoppeling pilot

Onlangs heeft het Havenbedrijf Rotterdam met de binnenvaartsector een pilot uitgevoerd, waarin het nieuwe Binnenhavengeldsysteem met nieuwe tariefstructuur is getest. Graag delen wij de bevindingen van de pilot, de conclusies en de vervolgstappen. De pilot is in april van start gegaan voor de duur van vier weken met als doel:

- Testen van (nieuw) ontwikkelde functionaliteiten en koppelingen
- Testen of de inrichting van het nieuwe portaal gebruiksvriendelijk is
- Testen van de werking van AIS en GPS voor de detectie van ligplaatsen
- Impact bepalen van de nieuwe tariefstructuur/tarieven

Het aantal pilot deelnemers was boven verwachting hoog. Er deden 77 binnenvaartbedrijven mee, uit alle segmenten uit zowel Nederland, Duitsland als België. De deelnemers aan de pilot vertegenwoordigden in totaal circa 200 schepen en duwbakken.

We hebben voor en tijdens de pilot uitvoerig contact gehad met de verschillende binnenvaartpartijen. Naast evaluatiesessies en een enquête onder de pilotdeelnemers, heeft het Havenbedrijf veel feedback ontvangen uit bilaterale gesprekken. Samen met de markt zijn voor individuele schepen doorrekeningen gemaakt om de consequenties van de nieuwe tariefstructuur te bepalen. Het Havenbedrijf Rotterdam is de schippers, rederijen en brancheorganisaties dankbaar voor de proactieve medewerking en waardevolle inzichten.

Conclusie

Op basis van de pilot zijn de volgende conclusies getrokken:

- De nieuwe tariefstructuur is niet werkbaar gebleken door de aanpassing van meerdere grondslagen in één stap (calculeren van DWT naar m2, betalen op basis van verblijfsduur).

- De impact van de nieuwe tariefstructuur liep veel sterker uiteen dan verwacht met onvoorziene en uiteenlopende uitkomsten voor deelnemers; de consequenties voor klanten die niet hebben deelgenomen, zijn daardoor onzeker.
- Door de nieuwe tariefstructuur en het afschaffen van de abonnementen zijn de kosten per bezoek voor de partijen onzeker en kunnen lange verblijftijden in de haven (die niet altijd te beïnvloeden zijn door de schipper/rederij) leiden tot hoge kosten. Het Havenbedrijf hanteert het uitgangspunt dat ze niet meer inkomsten uit het binnenhavengeld wil genereren.
- Door het afschaffen van het jaarabonnement worden hogere administratielasten voorzien.
- Het testen van (nieuw) ontwikkelde functionaliteiten, koppelingen en het nieuwe portaal laat positieve resultaten zien. De registratie van bezoeken van schepen via AIS werkt goed, de GPS registratie voor duwbakken behoeft nog wel verdere verbetering.

Vervolgstappen

De uitkomsten van de pilot hebben er toe geleid dat het huidige systeem met de abonnementenstructuur en tarifering voorlopig gehandhaafd blijft per 1 januari 2023.

Het huidige webportaal voor opgave binnenhavengeld krijgt wel een technische upgrade die begin 2023 gereed is. Havenbedrijf Rotterdam blijft met de markt in gesprek om invulling te geven aan een Binnenhavengeldsysteem met een passende tariefstructuur met ‘betalen naar gebruik’ als uitgangspunt.

Wij blijven uiteraard tussentijds informatie delen over de verdere ontwikkelingen. Vragen? Of andere opmerkingen? Mail dan naar binnenhavengeld@portofrotterdam.com

Onderzoek ligplaatsen Zeeland

Aanleiding:
De binnenvaartsector is al enkele jaren ontevreden over het beschikbare aantal ligplaatsen. Ook Provinciale Staten vroeg aandacht voor het probleem. Onduidelijk was o.a. hoe vaak, wanneer en waar deze problematiek zich voordeed. De Provincie heeft het onderzoeksbureau Panteia opdracht gegeven het onderzoek binnenvaart uit te voeren. Dit plan wordt ter informatie aan PS aangeboden.

Overwegingen en advies
De SGP heeft in 2021 vragen gesteld over het tekort aan ligplaatsen in Zeeland. Ook bereikte men vanuit de binnenvaart sector signalen dat men ontevreden was over meerdere aspecten. Mede naar aanleiding van die signalen heeft de Provincie Zeeland opdracht gegeven om een marktonderzoek “binnenvaart Zeeland” uit te voeren. PS heeft aangegeven geïnformeerd te willen worden over de uitkomsten van het onderzoek. De algemene conclusie van het onderzoek is dat de klachten vanuit de sector binnenvaart gegrond zijn. Het rapport heeft diverse verbeterpunten aangegeven. Sommige punten kunnen door de provincie worden uitgevoerd en andere verbeterpunten dienen in overleg met de havenbeheerders en waterwegbeheerders worden uitgevoerd. De reden is dat de Provincie van een beperkt aantal voorzieningen eigenaar is.

Belangrijkste aanbevelingen uit het onderzoeksrapport:

a. Urgent en op korte termijn op te pakken: herstel de wachtplaatscapaciteit aan de PZEM-kade en maak deze (weer) geschikt voor minimaal twee schepen.
b. Urgent en op zeer korte termijn op te pakken: Haal de achterstand in die Zeeland heeft bij het aanbieden van informatie op blauwegolfverbindend.nl. Breng daarbij de provinciale ligplaatsen op het Kanaal door Walcheren in, alsmede de belangrijkste ligplaatsen die door gemeentelijke beheerders (Middelburg, Sluis, evt. Hulst) worden aangeboden langs doorgaand vaarwater.
c. Op middellange termijn (pre 2025): Biedt walstroom aan daar waar ligplaatsen zich in de nabijheid van woningen bevinden. Hiertoe kan gebruik gemaakt worden van Europese co-financiering vanuit de Connecting Europe Facility.
d. Coördinerend: Treed in gesprek met de gemeentelijke beheerders van Vlissingen en Sluis om meer ligplaatscapaciteit te scheppen in de havens van Breskens en Vlissingen ten behoeve van de zandvaart. Het vertrek van de visafslag in Breskens zou daartoe een kans moeten bieden.
e. Stimulerend: Hoewel er geen landelijke richtlijn bestaat, geldt in heel erg veel binnenhavens in Nederland dat het nemen van een ligplaats (zonder te laden/lossen) tussen vrijdag 16:00 en maandagochtend 07:00 vrijgesteld is van havengeld. In de provincie Zeeland is dat bij geen enkele gemeentelijke beheerder zo vastgelegd in de havengeldverordeningen. Met name rondom Middelburg valt hier een quick-win te behalen.
f. Stimulerend: Dring er op aan dat Rijkswaterstaat de ligplaatsmogelijkheden hersteld bij de Zandkreeksluis.
g. Samenwerkend: De binnenvaart is een belangrijke sector voor de provincie Zeeland. Er is een groot aantal binnenvaartschippers actief in Zeeland (Terneuzen, Middelburg, Goes) en de sector is van vitaal belang voor de bereikbaarheid van North Sea Port. Daar waar de provincies Noord-Brabant en Limburg Rijkswaterstaat met middelen (geld) ondersteunen ten aanzien van de bediening van kunstwerken, kan de provincie Zeeland middelen inbrengen aan Rijkswaterstaat Zee&Delta om daarmee de kwaliteitsbeleving bij ligplaatsen van Rijkswaterstaat op peil te houden.
h. Initiërend: Stel samen met Rijkswaterstaat Zee&Delta, North Sea Port en de gemeentelijke beheerders een website c.q. applicatie op met daarin alle gewenste details met betrekking tot ligplaatsen. Ga daarbij in op lengte/breedte van de ligplaatsen, maar vooral ook op aanvullende details (afloop, auto-afzetmogelijkheden, walstroom, etc.).
i. Innoverend: Het Binnenvaart Ligplaats Informatie Systeem (BLIS) is momenteel maar beperkt bruikbaar voor binnenschippers. Er zou met achterliggende informatie meer gedaan kunnen worden als de data slimmer bewerkt wordt. Maak het mogelijk dat iedere binnenvaartschipper het actuele inzicht krijgt over de wijze waarop de ligplaats bezet is. Nu wordt aangegeven: 50% vrij. Wanneer dit een ligplaats betreft van 200 meter en er ligt een schip van 100 meter in het midden, dan is aan beide zijden twee keer 50 meter over. Daar kan dus niets liggen. Door AIS-gegevens op een slimme manier te verwerken kan dit inzicht wel worden aangeboden en wordt het systeem bruikbaarder. In Limburg is in het verleden een pilot gedraaid waarop voortgebouwd kan worden. Overweeg dit systeem voor de weekenden uit te breiden met

reservering.

Het voornemen is om de volgende verbeterpunten verder uit te werken:

- Vorming van een K&I netwerk binnenvaart Zeeland In samenwerking met de brancheorganisaties in de sector en de havenbedrijven en havenbeheerders wordt een K&I-netwerk opgezet. Er volgen nog gesprekken met meerdere partijen. In het najaar wordt het eerste overleg gepland in samenspraak met de binnenvaartsector.
- Wederopenstelling PZEM-kade. Vanuit de prioritering Voorjaarsnota is er € 100.000 gereserveerd voor het aanpassen en weer in gebruik nemen van deze kade. Deze kade dient als wachtplaats. Het schip kan kortstondig afmeren om bijvoorbeeld personeel af te zetten. De voorbereidingen zijn inmiddels gestart.
- Realisering digitaal meldpunt bij de Provincie voor schippers. In het vierde kwartaal wordt dit digitale meldpunt bij de Provincie in gebruik genomen. De schippers kunnen onregelmatigheden, slecht onderhoud, problemen bij het vinden van ligplaatsen, suggesties, e.d. melden. Deze meldingen worden geregistreerd en geanalyseerd, waarna deze informatie wordt besproken met beheerders van de vaarwegen en havens. De Provincie beheert het meldpunt. Voorlopig wordt dit door de medewerkers van logistiek beheerd. In gebruik name meldpunt is gepland in het najaar. De marginale kosten kunnen vanuit het functionele budget worden gefinancierd.
- Inventarisatie van de mogelijkheden/ consequenties op landelijke informatiesystemen. Er zal een inventarisatie plaatsvinden naar de mogelijkheden en consequenties van het aansluiten op de landelijke informatiesystemen op informatiewebsites, zoals: blauwegolfverbinden.nl en Binnenvaart Ligplaats Informatie Systeem (BLIS). Uit het onderzoek blijkt dat de meeste Zeeuwse havenbeheerders niet zijn aangesloten.
- Subsidieregeling vanuit Ministerie van I&W. Op dit moment is er een subsidieregeling vanuit het Rijk in voorbereiding voor het “renoveren” van kades. Deze regeling wordt in het najaar opengesteld. De Provincie onderneemt na openstelling van de regeling initiatief naar de Zeeuwse partners om gebruik te maken van deze regeling. De exacte regeling is nog niet bekend.
- De overige verbeterpunten worden met de havenbeheerders en waterwegbeheerders besproken, omdat zij hun medewerking moeten verlenen. We verzoeken u in te stemmen met de verzending van het marktonderzoek naar Provincie Staten en de voorgestelde maatregelen uit te voeren.

Riviercruiseschip in Prinses Margriethaven opvang vluchtelingen

Er zou een riviercruiseschip komen in de Prinses Margriethaven in Zwolle. Daarop heeft een denktank lid van de ASV een brief geschreven aan burgemeester en wethouders, plus de gemeenteraad. Vervolgens bleek dat het nog helemaal niet zeker was dat er wel een cruiseschip zal komen. Desalniettemin delen we hierbij met u de namens de ASV gestuurde brief:

Geachte,

Hierbij ontvangt u een brief van de Algemeene Schippers Vereeniging betreffende een aantal door ons ontvangen noodkreten van schippers die gebruik maken van uw haven.

Wat is de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)?
De ASV streeft naar een sociaal/ economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart waarbij de factor mens centraal staat. We vertegenwoordigen de particuliere schipper. Het bestuur bestaat uit schippers in de binnenvaart en ondervindt aan den lijve de gevolgen van het beleid ten opzichte van de binnenvaart.

Zwolle is een belangrijke binnenvaarthaven waar vele goederen overgeslagen worden. Daarnaast een grote speler als het gaat om het aantal schepen waar Zwolle als thuishaven geregistreerd is. Er is een schippersinternaat aanwezig waar de kinderen van de familiebedrijven wonen tijdens de schoolperiode en uw haven wordt dan ook zeer vaak aangedaan door deze familiebedrijven voor privé afspraken. Schippers werken maar wonen ook aan boord, het is hun vaak enige woonverblijf.

De binnenvaart is aangemerkt als “vitale bedrijfstak”, noodzakelijk om de economie gaande te houden. Wij verwachten dan ook dat, zelfs in noodgevallen, er rekening wordt gehouden met het feit dat de binnenvaart bestaat en dus voorzieningen nodig heeft, zoals ligplaatsen op een plek die voor de binnenvaart geschikt is.

Nu begrijpen wij dat via een noodverordening er ligplaats in de Prinses Margiethaven toebedeeld is aan een riviercruiseschip voor de opvang van vluchtelingen.

En ja, we begrijpen dat de nood hoog is en dat iedereen moet “inschikken”. Maar we begrijpen niet dat plekken die overduidelijk geschikt zijn voor deze schepen, maar geen/minder overlast betekenen voor de binnenvaart, genegeerd worden.

Er kleven namelijk meerdere nadelen aan het ligplaats laten nemen van het cruiseschip in de Prinses Margriethaven, welke wij u kenbaar willen maken met ervaringen uit de praktijk. Wanneer een cruiseschip ligplaats neemt, is het voor de binnenvaart onmogelijk met hun schepen langszij aan te meren en dan nog van boord te kunnen. Riviercruiseschepen zijn erg hoog en hebben geen dek dat men kan passeren om via het schip aan de wal te kunnen komen. Zo kunnen er dus geen boodschappen gehaald worden, geen water gebunkerd, geen walstroom aangesloten worden, laat staan dat er bezoekers (bijvoorbeeld hun kinderen) aan boord kunnen komen. Dit betekent dus dat één schip wel 5 ligplaatsen in gebruik neemt, omdat men niet meer langszij kan.

Naar alle waarschijnlijkheid zal de generator 24 uur per dag moeten draaien om het schip van stroom te voorzien. De vernieuwde walstroomvoorziening volstaat niet aan dit soort volume behoefte. Aangezien de Prinses Margriethaven midden in een woonwijk ligt, lijkt ons dit niet wenselijk.

Rond de feestdagen ligt de haven altijd helemaal vol met schepen die samen met familie de dagen doorbrengen. De plek die het cruiseschip inneemt, zou betekenen dat schippers niet meer de dagen met de familie door kunnen brengen in hun eigen stad.

8

Er wordt gesproken over een bezoek aan de haven van Zwolle voor 4 à 5 weken en dat ze dan door zou reizen naar Rotterdam. Wij betwijfelen of dit werkelijk ook bij die periode zal blijven, omdat er voorbeelden zijn (zie het schip dat in Meppel aangemeerd is) waar deze periode meerdere malen verlengd is. Daarnaast zou de gemeente ook van de gelegenheid gebruik kunnen maken een voorziening te creëren om voorbereid te zijn om de komst van nog meer van zulke schepen. Daarom willen wij een aantal voorstellen doen om alternatieve ligplaatsen kenbaar aan u te maken, zodat de gevolgen voor de binnenvaart beperkt zullen blijven.

De toekomstige bewoners van de cruiseschepen moeten makkelijk naar winkels kunnen, ook wat dat betreft willen wij een andere ligplaats voorstellen waarbij dat mogelijk is, maar waar men beperkt overlast betekent voor de binnenvaart.

-Leenman, de haven van de voormalige scheepswerf is eigendom van scheepswerf Leenman BV. Wellicht is er een plek te huur bij deze firma afhankelijk van de lengte van het cruiseschip. De scheepswerf heeft haar deuren gesloten en er meren daarom nooit meer schepen aan op deze plek. De overlast van een 24 uur per dag draaiende generator zal beperkt zijn. Misschien is het zelfs mogelijk walstroom te kunnen organiseren daar, omdat er krachtstroom aanwezig is en ook het nemen van drinkwater moet daar mogelijk zijn of gemaakt kunnen worden. Daarbij het is een plek dicht bij de winkels.

-Ligplaats achter de Wehkamp. Deze ligplaats wordt zelden gebruikt door de binnenvaart, omdat het maar plaats biedt voor één à twee schepen. De overlast van een 24 uur per dag draaiende generator zal beperkt zijn. Het is ook nog eens dicht bij de winkels.

-Een andere ligplaats welke wel gebruikt wordt, maar zich goed leent voor deze activiteit is de Scaniahaven. Het voordeel is dat de haven plek biedt voor 2 cruiseschepen en de impact minder groot zal zijn dan het gebruik maken van de Prinses Margriethaven. Overlast van een 24 uur per dag draaiende generator zou beperkt wezen. Daarnaast is er een huisvuilcontainer aanwezig en is er mogelijkheid tot het innemen van drinkwater. De walstroomvoorziening voldoet echter niet aan het gevraagde vermogen van een dergelijk cruiseschip.

Willen we in Nederland en dus ook in Zwolle, dat de mensen bereid zijn offers te brengen voor degenen die dat nodig hebben, dan moeten we wel respectvol met elkaar omgaan en dat betekent dus met elkaar zorgen voor een situatie die voor alle partijen aanvaardbaar is.

We stellen dan ook voor de besluitvorming nog eens goed na te gaan en met andere ogen te kijken naar de mogelijkheden. Er zijn genoeg mensen werkzaam in de praktijk die u daarbij behulpzaam kunnen zijn. Bijgevoegd in de bijlage een afbeelding met de voorgestelde ligplaatsen.

1. Voormalige scheepswerf Leenman
2. Ligplaats achter de Wehkamp
3. Ligplaats in de Scaniahaven
4. Huidige aangewezen ligplaats Prinses Margriethaven (onwenselijk)

Namens bestuur en denktank van de ASV

Het riviercruiseschip Thurgau Saxonia is ndertussen in Zwolle aangekomen en afgemeerd in de Prinses Margriethaven. Op het schip worden tijdelijk 84 asielzoekers opgevangen. De opvang op het schip is voor een periode van vijf weken om een eerste huisvesting te bieden aan asielzoekers die niet terecht kunnen in het overbelaste aanmeldcentrum in Ter Apel.

Terugkoppeling bestuurlijke overleg Twente

De inkomsten uit havengelden zijn behoorlijk teruggelopen. Er was 9 ton begroot, maar men kwam 2 ton te kort. Ondanks dat er meer overgeslagen is, is er 50% minder opgehaald. Men denkt dat er schippers zijn, die zich niet opgegeven hebben.

Er is een voorstel gedaan aan het bestuur om alles goed te onderzoeken. Het huidige systeem werkt ook niet goed. De havenmeesters moeten alles bijhouden in een boek en dat willen ze niet.
Men wil een diepteanalyse laten doen door Panteia groep.

I.v.m. de inflatie hanteert men een indexering van 2,7 % en die gaat in per 1 jan. 2023. Men heeft geprobeerd om het niet te doen, maar dat is niet gelukt. Het moet nog wel besloten worden. Willen we er nog wat aan doen, dan zouden we bezwaar bij de gemeente in kunnen dienen.
Men wil een makkelijk systeem en ze kijken mee met Zwolle hoe het daar gaat. Men wil eigenlijk graag net zo'n systeem en ook toestemming vragen aan schippers om AIS te gebruiken.

Ze geven ook aan dat ze naar Rotterdam kijken. We hebben toen benoemd dat we twee jaar bezig zijn geweest met Rotterdam en dat ze nu toch de conclusie gekomen zijn dat ze de tariefstructuur en grondslag houden zoals het nu is en alleen de software upgraden. We hebben dat ook voorgesteld voor Twente maar daar wil men niet gelijk aan.

De planning is nu, dat we 30 september 2022 een bestuurlijk overleg op de agenda hebben om een lange termijn opdracht te formuleren en de beslissing te nemen om het allemaal goed uit te zoeken. Als die goedgekeurd wordt, willen ze zo snel mogelijke met ons om de tafel over hoe het onderzoek het beste kan worden uitgevoerd en het gesprek aan te gaan over de grondslag. Hier wil men ruim de tijd voor nemen. In het eerste kwartaal van 2023 kijkt men hoe de pilot uitpakt met het Ministerie en de NBV. Ze willen ook over de schouder van Zwolle meekijken hoe het daar gaat met de nieuwe werkwijze. En dan tweede helft van 2023 wordt er een keuze gemaakt om in de eerste helft van 2024 een softwarepakket en de te hanteren werkwijze uit te zoeken en dan moet alles klaar zijn in juli /augustus 2024. Daarna zal iedereen geïnformeerd worden, zowel klanten als gebruikers, en dan zal het januari 2025 ingevoerd worden.

Dan was er nog een verhaal over de walstroom. Men heeft meegedaan aan het zgn. walstroom collectief. Alle deelnemende havens die walstroom faciliteren hebben hun gegevens ingestuurd en verwerkt. Daar hebben ze een plan uitgewerkt, wat er allemaal verbetert moet worden. De mensen van de infrastructuur gaan een plan van aanpak maken op dat onderzoek en dan moeten alle gemeenten een afzonderlijk uitvoeringsplan maken en

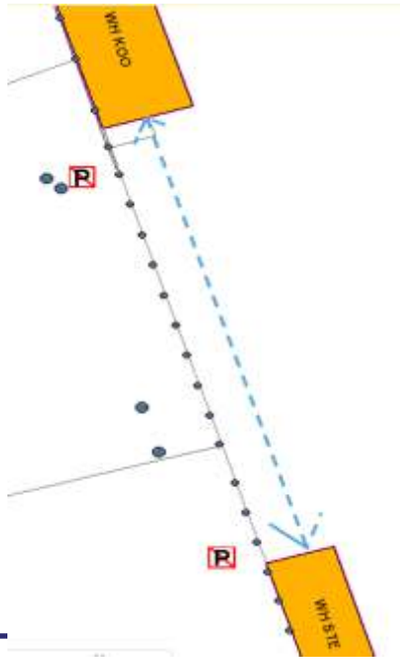
dat in verschillende tijdsfases uitvoeren om de walstroom te verduurzamen de komende jaren.

Er was ook de vraag hoe de schippers de werkzaamheden ervaren. De schipper die naar de CCT vaart geeft aan veel hinder te ervaren en moet best uitkijken om langs die bootjes te varen. Het is net een achtbaan en het meest storende wat ze horen van de schippers is de werkscheepjes aan sluis Delden waarop ze veel moeten wachten met schutten. Er wordt gevraagd om dat beter te plannen. Er wordt aangegeven dat de aannemers zich niet helemaal aan de afspraak houden en RWS wil daarop gaan handhaven. Indien nodig met boetes.

In Hengelo is men bezig met de aanbesteding voor de werkzaamheden in het kanaal en daar wil men in november mee starten. Ook hier ze gaan verkeersregels instellen en wordt de havenmeester erbij betrokken.

Machiel en Jessica

Tijdelijke ligplaats Amsterdam



Per direct is er tijdelijk een kade beschikbaar om te wachten voor binnenvaart zonder kegel in de Westhaven.

Betreft voormalige Koopman kade, bolder 90-103. De kade lengte is 235 meter en er mag tot 40 meter breed worden afgemeerd.

Nautisch-Technisch

Het failliet van Nederland waterland

Sluis Weurt is een hoofdpijndossier, de Brabantse kanalen zijn een ramp om door te varen en sluis Grave laat het failliet zien van het “beheer” van de Nederlandse vaarwegen en kunstwerken. Iedereen die iets volgt in de binnenvaartmedia weet ondertussen wel wat een drama’s zich afspelen met al die wachtende schepen zoals o.a. bij sluis Grave.

Landelijke pers
Het gaat nu zo dramatisch in de binnenvaart dat zelfs de landelijke pers er ruimschoots aandacht aan besteedt. Zo wijdde TV-programma Nieuwsuur 25 juli aandacht aan het achterstallig onderhoud aan sluizen in Nederland. Aanleiding daarvoor was de volledige stremming van sluiscomplex Weurt. Ook had men aandacht voor de wachttijden bij Sluis Grave. Die liepen op tot elf uur.

Meer werk dan budget
In de reportage reageert Rijkswaterstaat: “Er ligt simpelweg meer werk dan er budget is. (…) Omdat veel objecten zoals sluizen aan het einde van hun technische levensduur zijn, zullen er storingen optreden en zijn er vaker spoedreparaties nodig. Dat is nu merkbaar voor gebruikers.”
Tja, wat is nieuw, zouden we zeggen? Als je de binnenvaartinfrastructuur jarenlang slecht onderhoudt en er geen budget is om alsnog de zaak aan te pakken, dan stort de infrastructuur in elkaar. Toch moet mij van het hart dat we nauwelijks aandacht hiervoor kregen vanuit de commissie Infrastructuur en Waterstaat op het moment dat de ASV haar input stuurde over de begroting voor de binnenvaartinfrastructuur. Kennelijk is het geen sexy onderwerp, die binnenvaart voor Kamerleden.

Wet van Murphy: alles wat fout kan gaan, zal fout gaan

Nadat sluis Weurt “eruit” lag, viel ook sluis Grave stuk. Dat resulteerde in enorme hoeveelheden wachtende schepen.

Nadat sluis Grave weer in bedrijf was gesteld, “repareerde” zondagavond 7 augustus Rijkswaterstaat een deurcilinder in de sluis bij Grave. Daarvoor werd de sluis gesloten van 4 uur ‘s middags tot 10 uur ‘s avonds. Dit was noodzakelijk om de deur weer voor 100 procent te kunnen laten functioneren, zodat er een vlottere afhandeling van de scheepvaart mogelijk is.
Het werk moest bij daglicht gebeuren en de sluis moest ervoor worden afgesloten. Vandaar dat Rijkswaterstaat ervoor koos om dit op zondagmiddag/avond te doen. Dan is er minder beroepsvaart en liggen de meeste pleziervaartuigen al stil.

Oude cilinder teruggeplaatst
De cilinder is een onderdeel van de schuif die de waterhoogte in de sluis regelt. Al geruime tijd functioneerde de sluis voor 75 procent. Dat was niet optimaal maar wel afdoende. Nu er veel meer van de sluis gebruik wordt gemaakt als gevolg van de uitschakeling van sluis Weurt en er dus niet kan worden gevaren via het Maas-Waal kanaal, is het plotseling dringend geworden dat de sluis in Grave voor 100 procent in orde is. Dat maakt Rijkswaterstaat nu in orde.

De scheepvaart had veel hinder van de bottleneck die Grave was geworden, met wachttijden tot wel tien uur. Maar na deze reparatie was het helemaal mis. Sinds maandag 8 augustus bleek, na 3 uur proefschutten, dat de sluisdeuren niet meer sloten. Pas in de nacht van 8 op 9 augustus kreeg men de sluis weer in werking; Uiteindelijk werd de “oude” deurcilinder er weer in geplaatst. Wat een blamage! Dus het gaat nu veel beter. Dinsdag 9 augustus had een collega weer de 19e schutting in de afvaart, maar dat valt nog reuze mee als je de zondag ervoor nog 24 uur hebt liggen wachten!

Urgentie niet erkend
Wanneer zou de urgentie doordringen?
Als de ASV hierover begint in een overleg over laag water, worden we (alweer) verwezen naar het debat over de begrotingscijfers in het najaar. Ervaring leert helaas dat we daar bijzonder weinig van mogen verwachten. De Kamerleden lijken niet eens te weten dat er binnenvaart bestaat, laat staan dat men het belang ervan inziet en de Minister “kan nu eenmaal geen ijzer met handen breken” met het idioot lage budget wat men voor de binnenvaart heeft uitgetrokken.

Gebruikersoverleg NAT (Noord-Holland-Flevoland)

Gedragscode N2000
Wet natuurbescherming Gedragscode soortenbescherming Rijkswaterstaat

Bestemd voor bestendig beheer en onderhoud en kleinschalige ruimtelijke inrichting of ontwikkeling. Dit betreft Natura 2000 gebieden.

WS krijgt regelmatig signalen van aannemers en handhavers, dat recreanten zich in gebieden begeven waar dat niet is toegestaan. Je kunt hierbij denken aan wandelaars met honden, maar ook kitesurfers en kleine bootjes.

Om te voorkomen dat er in de toekomst gebieden afgesloten moeten gaan worden, wil Rijkswaterstaat extra aandacht vragen voor het naleven van de Gedragscode en aan de sector vragen om de Gedragscode nog eens onder de aandacht van hun achterban te brengen.

Borden en pontons Kornwerderzand
Er zijn borden geplaatst bij de steigers van de bruggen van Kornwerderzand. Op de borden wordt de scheepvaart gevraagd zich bij rood/groen gereed te maken en bij groen gelijk door te varen. Doel is om de wachttijden voor zowel de scheepvaart als het wegverkeer te verkorten. Er komen ook pontons voor het creëren van extra wachtplekken.

Wachttijden Kornwerdersluis

De spitssluiting en het clusteren van scheepvaart bij de Kornwerdersluis levert irritatie op tussen schippers en bedienaars. Er liggen regelmatig jachten op wachtplekken voor beroepsvaart.

Onderhoud afmeervoorzieningen
Een aantal afmeervoorzieningen zal de komende periode worden opgeknapt, o.a. bij de Houtribsluizen.

Buiten IJ
Vanuit RWS-WNN wordt hard gewerkt aan het Buiten IJ. Daarvoor geldt op dit moment een diepgangsbeperking op de sportroute door de aanbruggen van de Schellingwouderbrug. Mogelijk zijn ook andere maatregelen voorafgaand aan het baggeren niet uit te sluiten.

Diepgaande schepen
Het komt regelmatig voor dat kotters een verkeerde diepgang doorgeven bij Kornwerderzand met als risico dat de drempel wordt stukgevaren en dat de sluis voor langere tijd voor alle scheepvaart gestremd is.

Waterplanten
Er is vraag naar meer betonning rond de velden van de waterplanten bij het Markermeer, bijvoorbeeld A1-betonning. Ook moet er worden gekeken of het mogelijk is de betonning voor de geulen te verlengen. RWS zorgt ervoor dat de hoofdvaargeulen waterplantenvrij zijn en draagt zodoende bij aan een veilige en vlotte doorvaart, volgens Rijkswaterstaat.

Er is een landelijke werkgroep waterplanten opgericht, daarin zijn structurele maatregelen geformuleerd. Ook wordt door de regionale overheden gelobbyd richting de politiek. De Handreiking maaien waterplanten is circa 10 jaar geleden opgesteld. Meer maaien zit er nu niet in, de vergunning staat dit niet toe en er is ook geen budget voor.

Betonning windpark Blauw IJsselmeer
Toen er nog geen werkzaamheden zichtbaar waren, was er sprake van scheepvaart in het werkgebied. Schippers zijn hier in voorkomende gevallen ook op aangesproken en mogelijk is er ook sprake van gewenning. Problemen doen zich nu niet meer voor.

Vaarweg Amsterdam-Lemmer (VAL)
Wanneer kunnen schepen weer de “oude” route varen? Dit heeft ook de aandacht van RWS. Er zijn vergunningen verstrekt voor de zandwinning in de vaargeul. De vergunningen staan op 2025. Gekeken wordt of de zandwinning in de VAL versneld kan worden.

Bedientijden Roggebotbrug
Voor de toekomstige Roggebotbrug heeft de provincie Flevoland een voorstel voor de bedientijden opgesteld. In de winterperiode geen bediening op zondag. Ervaring is dat er dan ook nauwelijks behoefte is aan bediening. Wat de spitssluiting betreft, komt er een formeel besluit waar bezwaar op mogelijk is. De deelnemers van het gebruikersoverleg nat worden hierop geattendeerd.

Groot Onderhoud Bruggen & Sluizen
De 13 bruggen en 11 sluizen die provincie Flevoland bedient, zijn verouderd. Daarom knapt de provincie alle 13 bruggen en 11 sluizen op. Bij de opknapbeurt krijgen alle bruggen en sluizen hetzelfde bediensysteem. Daardoor wordt het bedienen makkelijker en veiliger. Op de website van de provincie is meer achtergrondinformatie te vinden. Daar staat ook de planning van de werkzaamheden Planning - Provincie Flevoland.

App bediening
De afgelopen periode is door de provincie Flevoland hard gewerkt aan een app voor het aanvragen van bediening. De app is ontwikkeld voor de pleziervaart, maar ook de beroepsvaart kan zich via de app aanmelden voor bediening. Verwachting is dat de app operationeel is eind juli/begin augustus.

Betonningssituatie
De betonningssituatie rond Harderwijk is verwarrend. Afspraak om dit te agenderen voor het volgende betonningsoverleg.

Volgende datum overleg 3 november

Het volgende gebruikersoverleg is donderdagmorgen 3 november. De aanwezige deelnemers geven aan dat een fysieke vergadering hun voorkeur heeft, met eventueel de mogelijkheid om digitaal aan te sluiten.

Schutbreedte beperking aan st. Andries is teruggedraaid

Niet gehinderd door enige praktische kennis, had iemand verzonnen dat de sluis ineens 13.70m breed was i.p.v. 14.00m.

Sluismeesters en vooral de schippers niet blij, omdat we aan Grave ook al tijd zat kwijt zijn op het moment.

Wanneer een regen aan klachten niet voor bevredigend resultaat zorgt, helpt het af en toe om de zaak te laten escaleren door toch gewoon in te varen als 6.60 schip naast een 7.25 schip.

Want dat ging altijd probleemloos en nu dus ook, alleen door de nieuwe “regel” kwam je dan 15 cm te kort en mocht je niet meer samen schutten.

Kort samengevat…
Nu de schipper weer blij en de sluismeester van een hoop gezeur af.

De ASV is blij dat RWS tot inkeer is gekomen, met dank aan de desbetreffende schippers. Zij hebben aangetoond met goede argumenten en in de praktijk, dat het eigenlijk een vreemde situatie is dat de afmetingen zomaar worden teruggedraaid.

Kennelijk is dit soms nodig, want anders was dit nog niet opgelost.

Hopeloos

Dit bericht kregen wij binnen:

Ruim 5.800 mensen heeft dit bericht bereikt

Helaas geen positieve update vanaf sluis Weurt.

Afgelopen week hebben we de installatie opnieuw gesmeerd en vervolgens de deur aangepikt aan de hijskabels. Om de hijskabels goed te bevestigen moet de deur een beetje omhoog en omlaag worden bewogen. Bij deze bewegingen zijn er helaas opnieuw schades zichtbaar geworden op de loopvlakken van de tanden van het rondsel (op de aandrijfas) en het tandwiel (langs de kabeltrommel). Ondanks dat de installatie in ruime mate was ingevet, lijkt er sprake te zijn geweest van droogloop. Hierbij is er op een bepaald moment onvoldoende smering tussen de tanden van het rondsel en het tandwiel aanwezig. Hierdoor gaan metaaldelen schuren en ontstaat er tijdens belasting oververhitting en schade op de tandflanken.

We gaan de nieuw ontstane schades deze week herstellen en vervolgens de installatie opnieuw in het vet zetten. Hierover staan we nog steeds in contact met de vetleverancier om te zorgen dat we de zo noodzakelijke en stabiele vetfilm op de tandflanken krijgen om droogloop en oververhitting van het metaal te voorkomen. Vervolgens gaan we (in eerste instantie) onbelast indraaien om vervolgens belast te gaan draaien.

Voor de planning betekent dit dat we 4 juli helaas niet zullen halen. Op dit moment is de inschatting dat dit medio juli gaat worden. Mogelijk kunnen we eind deze week een concretere datum noemen.

We beseffen ons terdege dat we veel van jullie vragen. We blijven jullie informeren bij ontwikkelingen.

wat leidde tot 32 reacties

Enkele van de Reacties op facebook

1. Ik heb eens ruim 2 uur in de sluis van Beek en Donk gelegen, toen men er AL achter kwam dat er een hydraulisch kraantje dicht stond, zodat men niet kon nivelleren! Gelukkig hoefden de monteurs niet vanuit Groningen te komen! Ps. een sluismeester had vanuit zijn `kot` het probleem kunnen zien, maar dit was buiten het camerabereik van de `operator`!
2. Al nadenkend… is het aswerk uitgelijnd dan wel geklokt? Zo ja, is dat in één positie gebeurd of op 90, 180, 270 en 360 graden… want als één of beide assen niet helemaal lekker in de lagers liggen dan gaat het vanzelf wringen…
3. Massaal schadeclaims indienen, kijken of ze dan misschien sneller kunnen werken
4. Vroeger was het toch wel beter; Sluizen van Sint-Andries, Lith, Born, Bosscheveld dateren al uit de dertiger jaren, hadden hefdeuren ook zulke langdurende storingen? En er werd toch ook frequent mee geschut.

Gevaarlijke situaties op het water

Het was een drukke tijd voor de woordvoerder van de ASV. De pers lijkt ons aardig te kunnen vinden tegenwoordig. Gaat het niet om het lage water, dan wel over het gebrek aan ligplaatsen en in vakantietijd met het mooie weer gaat het natuurlijk ook weer over de bijna-ongevallen op het water.

RTV Utrecht schreef:
Het wordt steeds onveiliger op de Nederlandse vaarwegen. Dat zegt Sunniva Fluitsma van de Algemeene Schippers Vereeniging. Vrijdagmiddag ging het gruwelijk mis op de Lek, toen een plezierjacht werd overvaren door een vrachtschip. Een 35-jarige vrouw kwam daarbij om het leven. Wat daar nou precies gebeurd is, is nog onduidelijk. “Daarover kan ik dus niets zeggen.” Maar volgens Fluitsma staat buiten kijf dat er meer aandacht moet komen voor de veiligheid op het water, zeker nu het steeds drukker wordt. “Het gaat heel vaak bijna fout, en soms helemaal.”

Fluitsma is zelf schipper in de beroepsvaart. Ze merkt dat de regels op het water lang niet voor iedereen even duidelijk zijn. “In tegenstelling tot op de autoweg is er een groot verschil tussen vaarweggebruikers. Een gedeelte daarvan is gedwongen de verkeersregels te kennen door middel van een vaarbewijs. Maar er is ook een grote groep die dat niet hoeft.”

Gevaren op het water
En dat leidt soms tot hachelijke situaties. “Bij bijna alle reizen die wij in de zomer maken, ontstaat minstens één zo’n gevaarlijke situatie”, vertelt Fluitsma. “Wij zien soms zwemmers die denken dat ze wel even aan boord kunnen klimmen tijdens het varen. Levensgevaarlijk.” En ook de bestuurders van plezierjachten weten vaak niet waar ze moeten varen. “Plezierjachten varen soms midden in de vaargeul, zonder enige notie wat er achter hen gebeurt. Wij komen dan achterop en gaan veel sneller, maar kunnen niet zomaar op de rem trappen.”

Volgens Fluitsma hebben sommige mensen geen idee van de gevaren op het water. “Dat heeft denk ik ook te maken met het feit dat mensen in een vakantiemodus zijn. Ze voelen zich dan vrij en blij en zo gedragen ze zich ook”, schetst de schipper de situatie op het water. “Dat zou je op een snelweg niet doen. Maar een vaarweg is soms ook net een snelweg, in de zin dat er hele grote, zwaarbeladen schepen varen die niet zomaar even kunnen stoppen of uitwijken. En als je dan vrolijk met je plezierbootje vakantie zit te vieren en misschien een drankje drinkt, dan gaat dat gewoon fout. Of bijna fout.”
Liever voorlichting dan een verplicht vaarbewijs

Maar hoe kan het dan wel veiliger worden gemaakt op het water? Een verplicht vaarbewijs voor iedereen klinkt als een logische optie, maar dat vindt Fluitsma te ver gaan. “Dat vind ik te radicaal. Mensen moet ook gewoon plezier kunnen maken op het water”, zegt ze. “En het is al zo dat je bij bepaalde snelle jachten en jachten boven een bepaald aantal meters een vaarbewijs nodig hebt. Om daarnaast nog allerlei dingen verplicht te stellen, dat is echt niet wat wij willen. Hoe ver ga je dan?”

Fluitsma zoekt de oplossing liever in meer voorlichting, zodat vaarweggebruikers zich bewuster zijn van de mogelijke gevaren. “Dus mensen goed informeren voordat ze het water opgaan en gewoon borden zetten bij sluizen”, legt ze uit. “En toch ook meer handhaven, want Rijkswaterstaat en de politie handhaven steeds minder, omdat daar flink op is bezuinigd.”
Verder moeten ook sommige regels worden aangepast, vindt Fluitsma. “Het wonderlijke is dat wij een boete krijgen als we met 32 graden buiten in het gangpad lopen zonder reddingsvest, maar dat een kind wel zonder bescherming in een bootje voor ons schip mag varen. Dat zijn in onze ogen onredelijke regels waarmee je niet beschermt wie je moet beschermen op zo’n plek. En ten slotte moet iedereen ook gewoon zijn verantwoordelijkheid nemen.”

Plezierjacht of vrachtschip
Bovendien moeten mensen goed nadenken over waar ze gaan varen. Want het maakt nogal verschil of je een plezierjacht of een vrachtschip tegenkomt. “Ik woon in Zaandam en daar zijn allemaal van die kleine watertjes. Daar is natuurlijk niets aan de hand, kan iedereen varen. Maar als je in groter vaarwater komt, dan moet je ineens rekening houden met beroepsvaart. Daar zitten schepen van 135 meter en groter bij, die wijken niet zomaar uit.”
De schipper merkt ook dat gevaarlijke situaties de laatste jaren vaker ontstaan. “Dat komt deels door de drukte, maar ik heb ook het gevoel dat mensen minder voorzichtig zijn”, vertelt Fluitsma. Volgens haar komt dat deels doordat veel meer mensen tegenwoordig een bootje kunnen kopen of huren. “Dat is aan de ene kant natuurlijk hartstikke mooi, dat mensen het water op willen. Maar veel van die mensen hebben weinig ervaring en kennis en dat leidt dan soms tot ongelukken of hachelijke momenten. Zeker als het ook nog eens druk is op de vaarwegen. En dat laatste heeft zeker de laatste jaren een vlucht genomen. Ook in de coronatijd hebben mensen natuurlijk massaal bootjes gekocht.”
En de huidige droogte helpt ook niet bij het terugdringen van die drukte op het water. “Dat helpt natuurlijk niet mee. Het water lijkt vaak breed, maar wij weten dat het eigenlijk smal is. Dat heeft te maken met de diepgang van onze schepen, waardoor wij niet ver naar de zijkant kunnen. Op het moment van de droogte is het natuurlijk nog veel smaller en kun je helemaal geen kant op. Dus ontstaan er nog meer gevaarlijke situaties.”

Tot zover het artikel

En dat nam de NOS dan weer gedeeltelijk over.

Zo krijgen we onze boodschap wel verspreid.

De andere kant.

Er kwam ook een tegenreactie en die plaatsen we natuurlijk ook:

“Met grote belangstelling heb ik uw interview gelezen. Ik onderstreep uw verhaal volledig. Wel zou ik het volgende willen toevoegen. In de ijdele hoop dat dat ook een keer wordt gepubliceerd. Samen met mijn vrouw woon en vaar ik met een luxe motor van 18 meter. Wij liggen veel op het Pikmeer, pal naast de vaarweg Delfzijl Lemmer. Op het Pikmeer geldt voor de beroepsvaart een oploop verbod. Een verbod dat met regelmaat wordt overtreden. Uitermate gevaarlijk op zo’n druk meer waar ook veel onervaren watersporters zijn. Op mijn AIS zie ik talloze snelheidsovertredingen, beroepschippers die ruim 16 km per uur varen. Ik heb trossen die gelijk zijn aan de trossen in de bruine vloot. Toch zijn ze een keer geknapt door een binnenvaarder. Het PM kanaal is een van de moeilijkste kanalen. We moeten met elkaar rekening houden. Ook de beroepsvaart zou erop gewezen moeten worden zich aan de regels te houden.”

Slechte communicatie met brugwachter in Groningen

Hieronder een ingezonden stuk van een schipper die haar verhaal wil doen van een meegemaakte situatie:

Alles had te maken met een slechte communicatie van de brugwachter.

Het schip meldt zich 900 meter voor de brug die al open stond. De schipper meldt zich bewust vroeg, zodat er ruim van te voren afgestopt kan worden.

(900m) Schipper: schip voor de Bloemhofbrug richting Delfzijl
Brugwachter: geen antwoord

(800m) Schipper: post Appingedam, schip voor de Bloemhofbrug richting Delfzijl.
Brugwachter: Ja oké.

(700m) Schipper: kan ik met deze opening nu mee of niet?
Brugwachter: ik moet even kijken, waar ben je nu dan?

Schipper: nu nog op 650 meter.
Brugwachter: geen antwoord

(500m) Schipper: ik moet nu toch weten wat de bedoeling is.
Brugwachter: moment.

400-450 meter voor de brug
Brugwachter: Schipper, ik ga toch eerst even dicht om het verkeer erover te laten.

Schipper: Beetje raar dit.

En had vervolgens haar handen vol om het schip af te remmen en tegelijk veilig de tegemoetkomende schepen die wel door de brug kwamen, te passeren.

Andere situatie even eerder:

Dorkwerdbrug staat open.

2 Schepen passeren de brug, brugwachter roept een tegenkomend schip op, dat ze eerst weer even dicht gaat (na de 2 schepen). Schipper reageert niet en vaart met dezelfde snelheid door. Tegenkomend schip hoort dit, attendeerde de brugwachter erop dat de schipper het niet gehoord heeft. Brugwachter roept nogmaals maar zonder reactie. En gaat dicht, 400m voor het schip dat niet antwoordt. Het is dat collega schippers via VHF 10 het schip wisten te bereiken anders had er weer “een schip de brug geramd”.

Punt is dat de brugwachter toch ook bekwaam zijn vak uit moet oefenen. Je mag toch niet zomaar, ook al heb je geroepen en geef je rood licht, een brug dicht doen?

Als er een auto doorrijdt, doen ze toch ook de brug niet gewoon open?

Brugwachters kunnen ook de veiligheid verhogen door beter te communiceren over of het schip nu wel of geen opening krijgt. Nu spreken wij Nederlands, maar als er nu een Pools of Duits schip had aan komen varen, wat kunnen die met een antwoord als “ja, oké”.

Nog een ander irritatiepuntje, nu we toch bezig zijn:

We begrijpen dat de brug niet onnodig open moet staan. Maar bijvoorbeeld brug Schuilenburg gaat altijd laat open. Als de brug in storing gaat, wordt er wel verwacht dat wij kunnen stoppen.

(Ps: zelf ben ik nu in 3 weken 3 keer door Groningen gevaren en tot 2 keer toe was brug Dorkwerd in storing).

Europa

Antwoord van DG MOVE

Eind maart heeft de ASV vragen gesteld over de steun die de (Franse) wegvervoerders ontvingen, waarbij er geen steun plaatsvindt voor de binnenvaartsector.

Op 19 juli ontvingen wij antwoord. Het antwoord is Engelstalig. Hieronder de vertaling van de uitgebreide brief.

Geachte mevrouw Fluitsma,

Bedankt voor uw e-mail van 29 maart 2022 aan het informatiepunt van het Kabinet van commissaris Vălean, waarop ik zou willen reageren. Bedankt voor uw geduld.In uw e-mail heeft u een aantal kwesties aan de orde gesteld met betrekking tot verschillen ter ondersteuning van het wegtransport en de binnenvaart.

In het bijzonder wijst u op verschillende elementen die verband houden met de vermeende ondersteuning van het wegvervoer in Frankrijk, België en Nederland en een gebrek aan soortgelijke ondersteuning voor de binnenvaart.

U focust op Franse ondersteuning van de prijs van brandstof, op tussenkomsten in accijnzen voor het wegverkeer in België en Nederland, evenals een subsidie voor de Franse scheepvaart.

U zet ook vraagtekens bij de coherentie van de Europese Green Deal en de aanhoudende steun voor het wegvervoer in Frankrijk.

Laat ik eerst de krachtige steun herhalen die de Commissie heeft voor het bereiken van de doelstellingen zoals uiteengezet in de Europese Green Deal, en specifiek voor transport, in de Duurzame en Slimme mobiliteitsstrategie.

Vlaggenschip 4 van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit richt zich op de vergroening van het goederenvervoer. Het weerspiegelt de roep van de Europese Green Deal om een substantieel deel van de 75% van het binnenlands vervoer dat vandaag over de weg wordt vervoerd naar het spoor en binnenwateren te verplaatsen.

Zij ziet een bijzondere rol weggelegd voor de binnenwateren, ook in de eerste/laatste mijl levering. Men erkent dat het intermodale kader een substantiële vernieuwing nodig heeft en erkent ook de schaarste aan overslaginfrastructuur en binnenlands multimodale terminals.

Maatregelen binnenvaart

De Europese Commissie presenteerde op 24 juni 2021 nieuwe maatregelen en acties om te helpen het potentieel van de binnenvaart te benutten en de bijdrage ervan aan duurzaam, slim en efficiënt vervoer te vergroten.

De kerndoelen zijn om meer vracht op rivieren en kanalen in Europa en om de overgang naar emissievrije binnenschepen in 2050 te faciliteren, in lijn met de Europese Green Deal en de Sustainable and Smart Mobility Strategy (Duurzame en Slimme Mobiliteit Strategie).

Europa heeft 41.000 km aan binnenwateren en veel binnenvaartschepen, die behoren tot de meest efficiënte vormen van vervoer die er zijn. Maar ze vervoeren slechts ongeveer 6% van alle Europese lading per jaar.

Het actieplan bevat ook maatregelen om investering in emissievrije en afvalvrije technologieën voor binnenvaartschepen en binnenvaarthavens te doen, investeringen in onderzoek en innovatie om de sector te helpen gelijke tred te houden met digitaal ontwikkelingen en verbetering van het concurrentievermogen en initiatieven voor aantrekkelijkere banen en geschoolde arbeidskrachten.

De Commissie stelt maatregelen voor op de volgende gebieden:

Meer ladingvervoer verschuiven naar de binnenwateren

Binnenvaartbeheerders zullen moeten zorgen voor een hoog serviceniveau (Good Navigation Status) van en tussen de EU-binnenvaartcorridors wat uiterlijk op 31 december 2030 bereikt moet zijn.

De aanstaande herziening van de richtlijn gecombineerd vervoer zal de binnenvaart volledig integreren als een essentieel onderdeel van intermodaal vervoer. De Commissie zal ook een EU-kader vaststellen voor het meten en rapporteren van emissies door logistiek en vervoer. Dit zou de vraag naar duurzamere opties kunnen vergroten, ook op de binnenwateren, waar mogelijk.

Overgang naar emissievrije binnenvaart

Vergeleken met andere vervoerswijzen over land is de binnenvaart energiezuinig, veilig, vrijwel congestievrij en stil. De Commissie zal maatregelen voorstellen ten behoeve van het aanmoedigen van investeringen in emissievrije en afvalvrije technologieën voor binnenvaartschepen en binnenhavens en zal ook onderzoek en innovatie ondersteunen.

Slimme binnenvaart

Nieuwe maatregelen om de binnenvaartsector te helpen bij te blijven met digitale ontwikkelingen en verbetering van het concurrentievermogen zijn ook opgenomen in het actieplan.

Beiden zal de sector helpen een actief onderdeel te worden van bredere multimodale ketens. Verdere digitalisering kan een belangrijke rol spelen bij het verbeteren van de efficiëntie en betrouwbaarheid van navigatie en verkeersmanagement, betere integratie van de binnenvaart in logistieke processen en multimodale ketens en vermindering van administratieve lasten en kosten voor het naleven en handhaven van wetgeving.

Aantrekkelijkere en duurzamere banen in de binnenvaart

De binnenvaartsector is afhankelijk van geschoolde arbeidskrachten. De voorgestelde acties zullen zorgen voor slimme en flexibele EU-bemanningsregels en de bemanning van binnenschepen voorzien van de juiste vaardigheden om om te gaan met de groene en digitale transities, cyberbeveiliging, synchromodaliteit en de automatisering van schepen en infrastructuur.

Staatssteun

Vanuit het oogpunt van staatssteun moet elke steun die aan bedrijven wordt ver-

leend in overeenstemming zijn met de EU-staatssteunregels. De meest recente herziening werd eerder dit jaar uitgevoerd in de Richtsnoeren voor staatssteun voor klimaat, milieubescherming en energie. Ook kan gebruik worden gemaakt van een Algemene Groepsvrijstellingsverordening. Een modal shift wordt verder ondersteund door maatregelen genomen op grond van artikel 93 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Bovendien heeft de Russische militaire agressie tegen Oekraïne geleid tot een verstoring van de economie van de lidstaten en heeft veel sectoren en bedrijven zwaar getroffen.

Hoge energieprijzen hebben gevolgen gehad voor verschillende economische sectoren, waaronder enkele bijzonder getroffen door de COVID-19-pandemie, zoals vervoer en toerisme.

In dit verband heeft de Commissie een aantal maatregelen genomen vanwege de impact van de economische en de huidige geopolitieke ontwikkelingen om ernstig getroffen bedrijven en sectoren te steunen.

Op 23 maart 2022 heeft de Commissie de tijdelijk crisiskader geadopteerd. Dit nieuwe kader stelt de lidstaten in staat om:

1. beperkte steunbedragen aan bedrijven uit te keren die getroffen zijn door de huidige crisis of door de daarmee samenhangende sancties en tegensancties;
2. ervoor te zorgen dat er voldoende liquiditeit beschikbaar blijft voor ondernemingen; en
3. bedrijven te vergoeden voor de extra kosten die zijn gemaakt als gevolg van uitzonderlijk hoge gas- en elektriciteitsprijzen.

Het Tijdelijk Crisiskader geldt voor alle sectoren, dus ook de binnenvaart en wegvervoer. Het vormt een aanvulling op de bestaande toolbox voor staatssteun met vele andere mogelijkheden die de lidstaten al hebben, zoals maatregelen om vergoeding aan bedrijven voor schade die direct is geleden als gevolg van uitzonderlijke omstandigheden en maatregelen beschreven in de mededelingen van de Commissie over energie

Marktontwikkelingen

Omdat veel vervoerders nog niet zijn bekomen van de gevolgen van de pandemie van het coronavirus, hadden de lidstaten tot eind juni van dit jaar de mogelijkheid om nog steeds steun verlenen in het kader van de tijdelijke kaderregeling voor staatssteun om de economie te ondersteunen, inclusief de transportsector, in het kader van de uitbraak van het coronavirus.

Echter, de uiteindelijke beslissing over het al dan niet financieel ondersteunen van de economie of specifieke sectoren, bijvoorbeeld de binnenvaart, blijft op basis van die regels bij elke lidstaat. Daarom kan de Commissie niet voorschrijven welke projecten of sectoren een lidstaat zou moeten financieren.

In ieder geval blijven de lidstaten verantwoordelijk om ervoor te zorgen dat de staatssteunregels worden nageleefd of dat de financiering niet daalt binnen een staatssteunonderzoek (bijvoorbeeld omdat het een algemene maatregel is). Dit zou ook van toepassing op eventuele accijnzen en/of tankcompensatie voor wegvervoer genoemd.

Ik hoop dat deze informatie nuttig zal zijn en uw zorgen zal wegnemen.

Mijn diensten blijven bereikbaar voor verdere vragen over dit onderwerp.

Hoogachtend,
Mona Björklund

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

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

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

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

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..….

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

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

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

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

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

Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

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

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

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

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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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