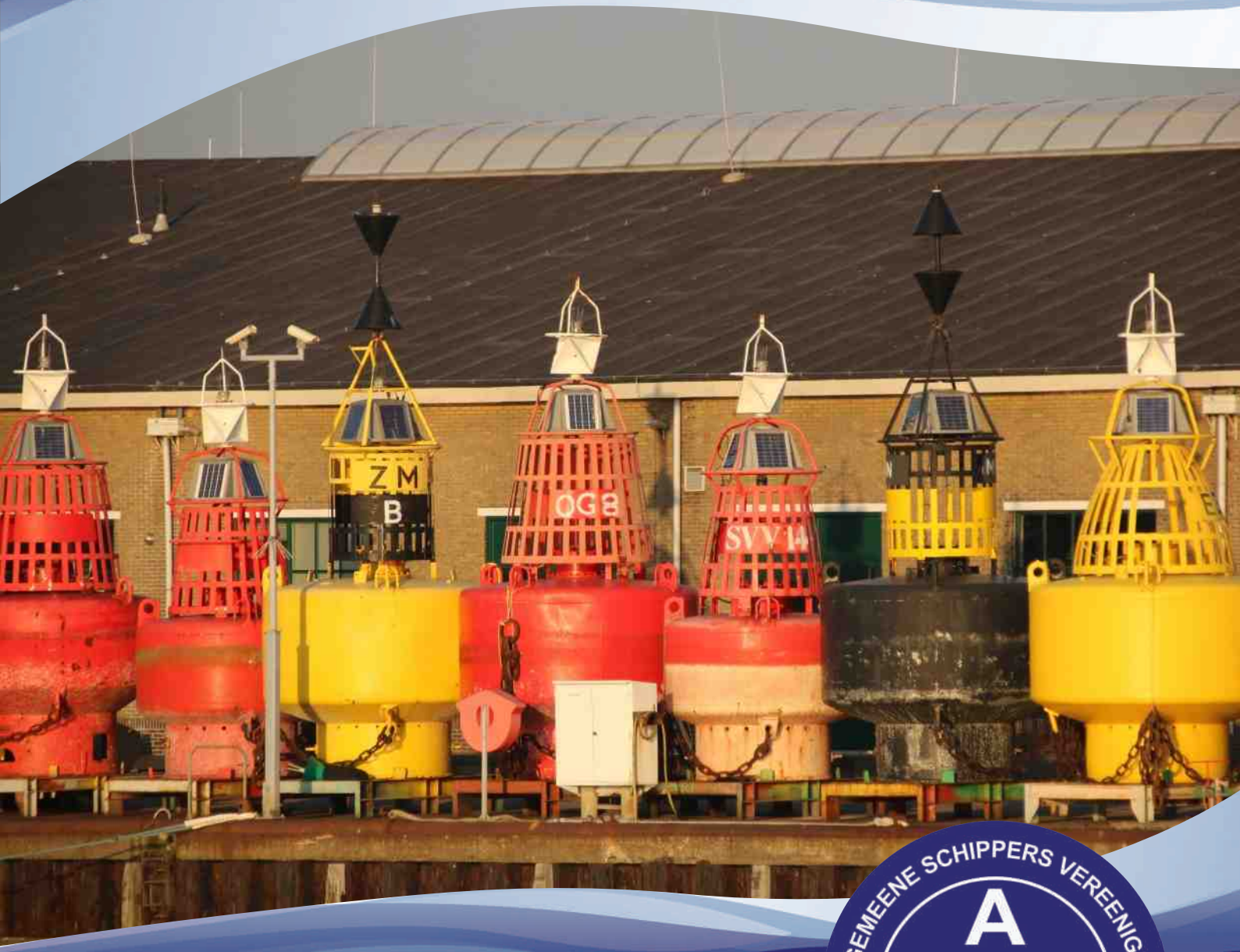
April 2019

ASV Nieuwsbrief

Maritiem Industry Gorichem
7 tm 9 mei 2019



Ledenvergadering
Ministerie en politiek
Vergroening
Provinciaal beleid

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl
Tel: +31652886388

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

ASV
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Ronald Sipsma, Jessica vd Akker, Corrie Last, Gerberdien Le Sage, Sunniva Fluitsma, Rikes Wijkstra, Liesbeth de Jonge

Voorpagina: Corrie Last

INHOUD

4 Voorwoord

Ledenvergadering
5 Verslag
8 Jaarverslag
10 Rede

11 Maritime Industry in Gorichem

12 Nautisch - Technisch
Ligplaatsen
12 Maximaal 7X24 uur ligplaatsnemen in Amsterdam (en Zaanstad)
13 Gemeente Kampen
16 LET OP! Jaarlijkse keuring kranen

Overleggen nautisch/technisch
17 Presentatie Eindrapport toekomst goederenvervoer Noord-Holland
18 Overleg Zaanstad
20 Verslag bijeenkomst nieuw stadion
20 Verslag WBA
23 Zutphen
24 Een brug te veel

26 Flitslampjes

28 Europa
28 Artikel 13
28 Ein Zwei Wasserschutzpolizei
29 Onderbouwing kritiek IWT platform in vogelvlucht
30 Voies Navigables de France (VNF)

31 CCR
31 Geluidshinder en trillingen op de werkplek
32 Is er nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris?
33 Motie aangenomen in Flevoland

34 Boetebeleid
34 Boetes in binnenvaart onredelijk
34 Resultaat petitie boetebeleid

35 Green Deal

37 Politiek
37 5 miljoen voor de binnenvaart
40 Brieven aan de gemeenteraad van Zaanstad

43 OTNB

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Afgelopen 23 maart was ik weer aanwezig op de jaarlijkse voorjaarsvergadering van de ASV en ik wil met u delen hoe ik dat beleefd heb. Ik vond het namelijk een hele geslaagde vergadering en het was mooi om te zien hoe het bestuur en de denktank zo'n dag in elkaar zet. Het gaf mij in ieder geval een goed gevoel en het gaf goed weer wat er ontstaat als individuen er met elkaar de schouders onder zetten.

Toen ik om kwart voor negen op het kantoor in de Zwartewaalstraat aankwam, waren daar al vier mensen bezig met het opmaken van het financieel verslag en de kascontrole. Wat deed ik daar zelf? U heeft wellicht de panelen gezien, die altijd achter de bestuurstafel staan. Deze staan op kantoor en moeten in de ochtend voor de vergadering van daar naar de 'Harmonie' gebracht worden. Dat is altijd een heel gesleep, maar ik hoefde het niet alleen te doen, want er stonden buiten al 2 denktankleden, die vanuit Zwolle waren gekomen, klaar om te helpen.

Op de locatie van de vergadering was ook al een groepje denktankleden bezig met opbouwen. De tafels en stoelen moesten goed gezet worden, de beamer geïnstalleerd, de agenda over de tafels worden verdeeld en de koffie en thee gezet. Dat is altijd veel werk, maar om tien uur stond alles klaar om de vergadering te beginnen.

Het bestuur, de technisch voorzitter, de woordvoerder en de notulist namen plaats achter de bestuurstafel en de zaal werd gevuld met leden en donateurs. Gedurende het doornemen van de diverse agendapunten kon ik, zittende in de zaal, goed zien hoe bij de ASV het bestuur en de denktank als één geheel functioneert. Denktankleden gaven uitleg over waar ze zich mee bezig hebben gehouden de voorgaande periode en waar nodig of gevraagd werden zij aangevuld door denktankleden vanuit de zaal. Bij welke andere vereniging zie je dat? Ik ben dan ook verheugd dat in de nieuwe statuten de denktank officieel is opgenomen als onderdeel van de ASV, want het werkt heel goed bij een vereniging, die draait op vrijwilligers, die meestal onderweg zijn met hun schip.

Mijn bijdrage als denktanklid bestond uit het opmaken en voordragen van het jaarverslag 2018. Tijdens het maken van dat verslag viel het mij op hoe goed de ASV ervoor staat en dat kwam in de vergadering tot uitdrukking door de positieve sfeer. De vergadering werd ook op tijd afgerond en er kon onder het genot van een hapje en een drankje worden nagepraat. Ondertussen werd door een aantal mensen ervoor gezorgd dat de spullen, die in de ochtend waren opgezet, weer werden afgebroken en naar kantoor gebracht.

Om een vergadering zo goed te laten verlopen is een gedegen voorbereiding nodig waar veel tijd in gaat zitten. Iedereen die daaraan bijgedragen heeft, verdient een groot compliment, want het is geen eenvoudige klus. Als ik de hele dag van de vergadering beoordeel, is het parool van de ASV erop van toepassing: "Voor schippers door schippers".

Ik ben blij dat ik, na een jaar afwezig te zijn geweest, het afgelopen jaar weer deel heb mogen uitmaken van de denktank. Vooral de vergaderingen geven mij altijd weer nieuwe energie om mij waar ik kan in te zetten en maken duidelijk waarom en voor wie ik dat doe.

Ik deel dit met u, omdat ik wil laten blijken hoe belangrijk ik de ledenvergaderingen vind voor de ASV. Het zijn dé momenten om elkaar te ontmoeten en te laten zien hoe de vereniging ervoor staat. Ik hoop er in het najaar weer bij te zijn, met de zaal nog meer gevuld met leden en donateurs.

In deze weer goed gevulde nieuwsbrief kunt u het volledige verslag van de vergadering, de rede van de voorzitter en het jaarverslag 2018 nog eens nalezen.

Ron Breedveld

Ledenvergadering

Verslag ledenvergadering 23 maart 2019

Opening
Om 10.10 uur opent Ger Veuger de vergadering. Hij is vandaag de technisch voorzitter van deze vergadering. Iedereen wordt welkom geheten in deze volle zaal met leden en donateurs. Gevraagd wordt in het kader van de nieuwe privacywetgeving of de foto's gemaakt tijdens deze vergadering gebruikt mogen worden voor publicatie. Niemand heeft bezwaar.
Ook ASV-voorzitter Gerberdien Le Sage heet eenieder welkom en spreek de rede uit.

Goedkeuring agenda
De agenda wordt goedgekeurd.

Goedkeuring verslag
Het verslag wordt goedgekeurd en de notulist wordt bedankt.

Mededelingen
- Gevraagd wordt aan de aanwezigen of ze willen doorgeven wanneer een lid of oud lid of donateur bv ziek is of in het ziekenhuis ligt of erger, is overleden, dit willen doorgeven, zodat namens de ASV een bloemetje of kaartje gestuurd kan worden.
- - Er is overleg geweest met het Ministerie; men heeft grote zorgen over de toekomst als het gaat om het kleine schip. Dat verrast ons, want wij waarschuwen hier al meer dan 10 jaar voor. De ASV moet maar oplossingen aandragen. De ASV heeft dat middels een schrijven gedaan, maar nog geen antwoord gehad. Dit is nu een maand geleden, dus maken we ons nu wel zorgen of er ook wat gedaan wordt met onze aanbevelingen. We gaan vragen of er nog een reactie komt.
- Het bestuur heeft onderzoek gedaan naar een goed advocatenkantoor voor juridische bijstand. We hebben 6 kantoren aangeschreven, waarvan er 3 hebben geantwoord en waar we op gesprek zijn geweest. We hebben een schrijven uitgedaan met 3 problemen, te weten CCR eisen, CDNI-verdrag en boetebeleid. Het 1e kantoor waar we zijn geweest, Wybenga advocaten, voldeed het meest aan onze vraag, was erg enthousiast en daar gaan we dan ook mee in zee. Zij geven vanmiddag een presentatie. Ze willen de CCR-eisen gaan aanpakken en hadden meteen al voorstellen hoe dit aan te pakken. Ze hebben een plan van aanpak gemaakt en noemden verschillende wetten waarmee dit aangepakt dient te worden.

Financieel verslag
We zijn goed vooruitgegaan het afgelopen jaar; veel nieuwe leden en een groot positief saldo. De kascontrolecommissie Harry Spier en Jaring Ruijtenberg hebben de boeken weer nagekeken en er blijkt bijna 3500 euro meer op de rekening te staan dan dat het boekhoudprogramma van de ASV aangeeft. Hier moet verder naar gekeken worden hoe dat kan. Er kan dus nog geen definitieve goedkeuring van de leden worden verkregen. We komen hier in de najaarsvergadering op terug. Nieuw is de vergoeding voor de woordvoerder; hier gaat veel tijd in zitten, 40 tot 50 uur per week. De vergoeding bedraagt 300 euro per maand. De leden gaan hier mee akkoord. Er is nog even een discussie of ook niet de bestuursleden een vergoeding moeten krijgen, maar de huidige bestuursleden willen dat op dit moment nog niet. Ron Breedveld meldt dat het volgens de statuten ook niet mogelijk is. De vergoeding van 150 euro wanneer iemand voor de ASV naar een overleg gaat, kan direct woren ontvangen vanaf de eerste keer dat iemand voor de ASV naar een overleg gaat, niet pas na 5 keer. Er staat 6500 euro op de begroting voor een feestje tussen kerst en oud en nieuw in plaats van de Nieuwjaarsborrel. Jaring Ruijtenberg vindt dit een veel te hoog bedrag, ook anderen in de zaal vinden dit aan de hoge kant. Ronald Sipsma vindt dat wanneer je meer leden bij de ASV wilt betrekken - en dat willen we - dan kost dat wat geld. Jessica van den Akker zegt nu een offerte binnen te hebben van 3600 euro. De denktank gaat er verder naar kijken om de kosten zo laag mogelijk te krijgen. We willen allemaal wel iets van een jaarlijks terugkerend feestje. Er is 35.000 euro gereserveerd voor juridische bijstand. Hiermee gaan de leden akkoord.

Statuten
Ieder lid van de ASV heeft de nieuwe statuten toegestuurd gekregen. Voor goedkeuring moeten 2/3 van de leden aanwezig zijn. Zoveel leden zijn er niet aanwezig, dus moeten we een nieuwe vergadering uitschrijven. Er zijn nu 27 leden aanwezig welke allemaal de nieuwe statuten goedkeuren. Maar dit zijn te weinig leden om te kunnen stemmen.
11.41 uur De vergadering wordt door de voorzitter gesloten.
11.43 uur De vergadering wordt door de voorzitter geopend en heet iedereen welkom op deze vergadering. De agenda wordt goedgekeurd. Er wordt gestemd over de nieuwe statuten van de ASV. Er zijn 27 stemmen voor en 0 tegen. Hiermee zijn de nieuwe statuten aangenomen. Esther Lubbers heeft heel veel werk gestoken in de nieuwe statuten en wordt daarvoor bedankt.

Bestuursverkiezingen
Voorzitter Gerberdien le Sage en penningmeester Doortje Grooten hebben 4 jaar in het bestuur erop zitten en stellen zich beschikbaar voor een volgende periode van 4 jaar. Gevraagd wordt of er nog leden van de denktank willen toetreden tot het bestuur. Hierop komt geen reactie. Gerberdien en Doortje blijven bij algemene acclamatie in het bestuur.

Vergroening
De ASV zit in de zogenaamde Klimaattafel voor de binnenvaart om te komen tot afspraken voor het verminderen van de CO2. Er is tot januari niet veel gedaan met de aanbevelingen van de ASV. Wij hebben een brandbrief gestuurd naar het Ministerie waar wederom niets mee is gedaan. Vorige week zijn wij naar een 2-daagse conferentie geweest, waar stappen gezet dienden te worden. Er waren heel veel mensen maar of er ook stappen gezet zijn, betwijfelen wij. Wel moet er binnenkort een Greendeal getekend worden. Jos Evens heeft naar aanleiding hiervan een voorstel gedaan waaraan de Greendeal moet voldoen volgens de ASV, willen wij de Greendeal daadwerkelijk ondertekenen. Jos zegt dat ze na al dat praten aan de klimaattafels nog steeds niet hebben begrepen waar de ASV voor staat. De gehele binnenvaart kun je niet over één kam scheren; daar is de binnenvaart te verschillend voor. Daar moet duidelijkheid over komen. Er zou een concept komen waar ruim de tijd voor zou komen om op te reageren, maar daar is nu maar 1 dag voor. Vandaar dat de ASV een brief wil sturen met aanbevelingen, die minimaal in de Greendeal verwerkt moeten zijn, wil de ASV gaan tekenen.

De ASV-standpunten zijn:

- Vergroeningsfonds: geen toeslag op de gasolie om het fonds te vullen. Het fonds kan helemaal niet gevuld worden door de binnenvaart. Dat zou slecht zijn voor onze concurrentiepositie en een omgekeerd modal shift teweegbrengen.
- CCR-regeling moet van tafel, want anders hoeven we nergens over te praten, want dan bestaat een groot gedeelte van de binnenvaart over 10 jaar niet meer. Wat weer een omgekeerd modal shift teweeg gaat brengen.
- Vergroeningslabel: Green Award moet van tafel. Men wil niet met ons in overleg om verbetering aan te brengen. Er moet een vergroeningslabel komen in overleg met de binnenvaart.
- Alternatieve aandrijvingen: wij hebben eerst LNG voorbij zien komen, wat niet ging werken. En nu hebben we elektrisch en dieselelektrisch wat zich nog helemaal niet bewezen heeft. Ook moet er gekeken worden naar de footprint van de verschillende aandrijvingen. Eerst kijken of het echt een oplossing is voor de binnenvaart, voordat men verplichtingen gaat opleggen en subsidies over de balk gooit.
- Financieringen van schepen mogen niet afhangen van wel of niet vergroenen van het schip. Dus geen vergroeningsplan eisen om een hypotheek te kunnen vergaren.

Al deze punten zijn 1 voor 1 in stemming gebracht en allemaal unaniem of bijna unaniem aangenomen. De ASV gaat middels een brief haar standpunten aan het Ministerie bekend maken.

Rijnvaartcommissaris
De ASV is gestopt met het overleg met de Rijnvaartcommissaris. Het blijkt niet uit te maken wat de ASV zegt. De Rijnvaartcommissaris gaat in overleg met CBRB en BLN en vaart hun koers. Er komt nog een gesprek met de Rijnvaartcommissaris.

Rondvraag
Matthe Broeken vindt dat er eens gekeken moet worden naar de bemanningsregels.

PAUZE

Technisch voorzitter Ger Veuger opent het middaggedeelte van de vergadering en verwelkomt Remco Dijksta (woordvoerder van de VVD), mensen van de pers, Green Award, EOC en Wybenga Advocaten voor het openbare gedeelte van de vergadering. En hij meldt tevens dat er nieuwe statuten zijn, die zijn aangenomen. Ook meldt hij dat er gelden zijn gereserveerd voor juridische bijstand en dat de voorzitter en penningneester zijn herkozen in het bestuur. Tevens wordt er gevraagd of er mensen aanwezig zijn die bezwaar hebben, dat er foto's van hen genomen en gepubliceerd worden. Niemand heeft bewaar.
ASV-voorzitter Gerberdien le Sage heet ook alle aanwezigen welkom.

Jaarverslag
Ron Breedveld heeft het jaarverslag gemaakt en leest deze voor.

CCR
We zien nu al een omgekeerde modal shift en dat wordt alleen maar erger als men niets gaat doen aan de CCR-regelgeving. Ook de Watertruck gaat geen oplossing worden, zeker niet voor de iets langere afstanden, simpelweg omdat er geen woning op staat. Ook is er nog steeds veel verschil tussen de verschillende landen als het gaat om keuren. Dit konden wij mooi laten zien, toen er een schip in Nederland en in Duitsland is gekeurd. Er bleek veel verschil te zijn. Duitsland zegt dat er verschil is tussen schepen die door de eigenaren zelf worden bevaren of schepen die met personeel varen. Ook moet je kijken naar het verschil tussen oude en nieuwe schepen. Wij als ASV roepen dit al jaren, maar het Nederlandse Ministerie wil het niet horen. We hebben een gesprek gehad met dhr. Dronkers van het Ministerie en die was erg geschrokken, dat er nog maar zo weinig kleinere schepen zijn. De ASV moest maar met voorstellen komen. Wij moesten snel reageren en hebben dat ook gedaan; na 5 dagen hebben wij een brief gestuurd naar het Ministerie. Dit is nu 4 weken geleden en nog geen reactie. Wij gaan volgende week vragen aan dhr. Dronkers of we nog antwoord krijgen.

ILT-boetebeleid
Na veel zeuren is er een evaluatie gekomen en later zelfs een 2e evaluatie over de hoogte van de boetes. Panteia heeft het onderzocht en het bleek wel mee te vallen, zeiden ze. Maar het valt helemaal niet mee. Met wie zijn wij vergeleken? Niet met het spoor of met de vrachtwagen, wat onze concurrenten zijn. Bij het spoor en de vrachtwagen wordt er bij een boete gekeken naar het behaalde voordeel. Bij de binnenvaart is het gewoon een vast bedrag, of er nou voordeel is of niet. Bij de weg mag je bij een bedrijf van 25 vrachtwagen maximaal 3 boetes krijgen per jaar, bij de binnenvaart vindt geen matiging plaats. Schepen met een convenant zijn zeker niet beter, dat zegt iedereen, ook de controlerende instanties. Maar ze worden niet gecontroleerd.

Remco Dijkstra VVD
Remco Dijkstra is woordvoerder voor o.a. de binnenvaart in de 2e kamer. Op 29 mei as. is er weer een maritiem overleg, waar ook het boetebeleid besproken wordt. Er moet meer naar de geest van de wet gecontroleerd worden en niet naar de letter. Ook zijn er veel te veel instanties die mogen controleren. Nu zijn het er 10, dat moeten er veel minder worden. Als de ASV de Green Deal wil ondertekenen, moet daar een grote zak met geld van de Minister tegenover staan, aldus Remco Dijkstra, anders ga je het als binnenvaart zelf betalen. Ook het onderhoud van sluizen en bruggen moet veel beter. Er zijn weinig partijen in de politiek, die willen investeren in vaarwegen. Dat moet anders. We moeten duidelijk zien te maken hoe mooi en goed de binnenvaart is, als het gaat over milieu en ruimte. We lopen vast op de weg, er moet meer vracht van de weg naar het spoor en het water. Van het budget vervoer gaat nu 54 % naar het wegvervoer en 38 % naar het spoor en maar 7 % naar het water. En dat terwijl 35 % van het vervoer over water gaat, klinkt het vanuit de zaal. Die verdeelsleutel klopt niet. Jos Evens zegt nogmaals, dat er gekeken moet worden naar de uitstoot per ton/kilometer. De binnenvaart is dan veel schoner dan de vrachtwagen. Zo kun je veel meer milieuwinst maken. David Twigt zegt dat er met geld gesmeten wordt door Rijkswaterstaat. Nu moet er weer een nieuw computersysteem komen wat niet werkt, omdat er geen scherm over is om de sluis te bedienen wanneer de gegevens van het schip worden ingevoerd.

IWT-platform
Inland Waterway Transport, dat is de officiële naam. Het wordt betaald uit ons reservefonds waar wij, de binnenvaart, geld in hebben gestort om schepen mee te slopen. De ASV heeft een kritische brief geschreven, dat er niet aan de schippers is gevraagd of die daar wel mee akkoord gaan. Als het geld niet voor de sloop uitgegeven zou worden, dan mocht dat wel aan bv. crisismaatregelen. Maar toen wij in 2009 om geld vroegen uit diezelfde pot, bleek er helemaal geen crisis te zijn???? Het probleem is dat ESO en EBU beide

eens moeten zijn om een maatregel gedaan te krijgen, dat is in al die jaren niet gelukt. Nu denken ESO en EBU dat zij de vertegenwoordigers zijn van de binnenvaart, dus hebben ze zelf de regels veranderd en 6 miljoen uit de slooppot gekregen om te lobbyen. Wij als ASV hebben altijd alles gedaan om dit tegen te houden en geprobeerd het geld daar naartoe te krijgen waar het voor bedoeld is. Helaas was alles al besloten en werden wij niet gehoord.

Juridische bijstand
Er is geld vrijgemaakt in de begroting voor een advocatenbureau. Het is het kantoor van Wybenga Advocaten geworden. Er liggen mooie folders klaar voor iedereen, die daar belangstelling voor heeft. Kirsten Boele en Patrick Slob zijn aanwezig en stellen zich voor. Zij hebben veel zeevaart gedaan en ook wel visserij, maar nog geen binnenvaart. Wel hebben zij vaak verenigingen geholpen als het gaat om regelgeving. En dat is wat er als eerste aangepakt gaat worden, de CCR-regelgeving. Er is al een eerste onderzoek gedaan en er zijn wel aanknopingspunten, waarop we de CCR-regels kunnen tackelen. Zij gaan hun best doen om resultaat te boeken.

Vergroening binnenvaart
De ASV heeft al veel met het Ministerie in de klimaattafels gesproken en veel voorstellen gedaan, maar er is nog niet veel van terug te vinden in het concept Green Deal. Er is vorige week een 2-daags overleg geweest, maar daar hebben we nog geen uitkomst van. Nu wordt er vooral ingezet op elektrisch varen, 5 jaar geleden moesten we allemaal nog op LNG gaan varen. Maar beide is geen oplossing om echt te vergroenen in de binnenvaart. Als tussenoplossing is bijmenging misschien een idee, maar dit is vooralsnog beperkt verkrijgbaar. De modal shift gaat ook de verkeerde kant op, nu gaat er steeds meer vervoer van het water naar de weg, terwijl men juist meer vervoer van de weg naar het water wil. Er is dus nog niet veel duidelijk wat er uiteindelijk in de Green Deal komt te staan. Wij als ASV willen dat het Europees geregeld wordt, anders prijzen wij ons als Nederland uit de markt. Maar het is nog maar zeer de vraag of het ook Europees geregeld gaat worden. Dus of we de Green Deal kunnen ondertekenen, is ook maar de vraag. De vraag is: zijn wij wel zo vervuilend? Men is uitgegaan in Nederland naar wat er gebunkerd is in Nederland, maar 80 % van de gasolie die gebunkerd wordt in Nederland, wordt buiten Nederland verstookt. Er wordt dus uitgegaan van hele verkeerde aannames. Panteia heeft onderzoek gedaan en zegt dat elk schip dat nu een nieuwe motor zet, een koppeling moet hebben met een elektromotor. Wij weten dat, wanneer je met een dieselgenerator een elektromotor wilt laten draaien, je zeker 20 % meer diesel nodig hebt. Gerrie van Neijenhof zegt dat Dari bv heeft geëxperimenteerd met dieselelektrisch en nu 3 tankers laten bouwen met gewone dieselmotoren. Het werkt gewoon niet, ze hebben een tanker van 135 meter die op de Westerschelde gewoon niet meer vooruitkomt tegen stroom. De Semper Fi heeft een miljoen meer gekost, maar gebruikt in de binnenlandse containervaart 15 % meer diesel. Veel subsidie en geen rendement. Kortom: er is nog geen oplossing. De rapporten van Panteia worden gezien als een rapport gebaseerd op feiten, maar ze hebben laatst 2 rapporten gemaakt waar in het ene rapport staat dat de CCR 2 motor schoner is voor het milieu en in het andere rapport staat juist dat de CCR 2 motor vuiler is voor het milieu. Er moet eerst gekeken worden wat echt goed is voor het milieu, voordat je iets gaat verplichten. In Noord-Holland promoten ze opeens weer LNG. De ASV heeft een brief geschreven waar men enorm van geschrokken is. Men maakt blijkbaar beslissingen zonder diepgaand onderzoek.

WBR
We hebben een brief gestuurd over de Maashaven en dan met name over de borden op de pontons en dat we daar geen afmetingen op willen hebben. Hier is nog geen reactie op gekregen. Er was een gerucht over een brug over de Maashaven, maar die komt er niet. Als er in de verre toekomst al een brug zou komen, moet het een hele hoge brug worden. De brug in de bocht van Esch bij het nieuwe Feyenoordstadion, daar is volgende week overleg over. Wij willen geen brug en de bewoners ook niet, maar een tunnel. In de Dintelhaven zijn nieuwe palen, maar daar kunnen geen kleine schepen aan liggen, omdat de palen te ver uit elkaar staan. Hier hebben wij bezwaar tegen gemaakt.

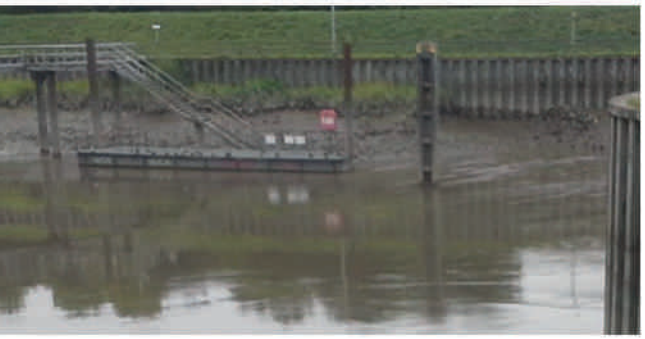
WBA
In Zaandam staan ook nieuwe palen, die te ver uit elkaar staan voor kleine schepen. In Amsterdam mag je maar een week liggen, ook al betaal je voor 2 weken. In Zaandam willen ze dat ook, dit is echt te gek voor woorden en we hebben hiertegen geprotesteerd. Als de walstroom niet werkt, moet je maar ergens anders gaan liggen, wordt er gezegd. Wel is er een dag van de binnenvaart georganiseerd om nieuwe mensen naar de binnenvaart te trekken, maar wie wil er nu in de binnenvaart als het je zo moeilijk wordt gemaakt.

ONTB
Er is een workshop geweest over verblijven op de schepen. Dit gaat wel gevolgen hebben voor mensen met personeel aan boord. Trillingen die een schip maakt, wil Nederland niet in de woning meten, moet geschrapt worden. Trillingen en geluid, daar is het woordje redelijkerwijs nog niet goed omschreven, dat zou wel gebeuren. Ledverlichting die stoort op de AIS wordt onderzocht. En ook naar aanvaringen tegen bruggen komt een onderzoek, daar komt later een congres over in Praag.

Gemeente Kampen
Er moet veel havengeld worden betaald, zeker wanneer je er maar een weekend ligt. Walstroom werkt met munten; dat is ook niet meer van deze tijd. En huisvuil kun je nergens kwijt. We hebben een gesprek gehad met de wethouder en onze wensen en oplossingen op tafel gelegd. Kampen wil samen met Zwolle en Meppel 1 havengebied worden.

Rondvraag
- Doetinchem moet je 12 uur van tevoren de bruggen aanvragen, dit is natuurlijk geen werkbare situatie. Ook de sluismeester is er niet blij mee. Ron Breedveld meldt dat het een paar jaar geleden ook aan de orde is geweest en toen is het na protest weer teruggedraaid.
- In Frankrijk moet je via een website je reisgegevens invullen en dan krijg je daarna de rekening voor de vaartrechten toegestuurd. Als je dat niet doet, moet je 50 % meer betalen.
- Gerrie van Neijenhof meldt dat wanneer je via oud Vreeswijk wilt varen, je buiten het seizoen 24 uur van tevoren moet bellen. Dat is vanaf 1 oktober tot 1 april, in de zomer hoeft dat niet.
- Matthe Broeken zegt dat er echt eens naar de bemanningseisen gekeken moet worden.
- Paul Markusse zegt dat de eigenaar van het schip waarop hij heeft afgelost een enquêteformulier gekregen over de afstandsbediening in Friesland (hij is overigens BLN lid). Hebben meer mensen deze ontvangen? Dat blijkt van niet.
- Willem Stam wil Lilian van Hiele bedanken en ook de ASV voor de steun tijdens zijn ziekte. Afgelopen week heeft hij nog een scan gehad en alles was weer goed.

17.00 uur Met dit blijde nieuws sluit de technisch voorzitter Ger Veuger de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.



ASV Jaarverslag 2018

Het jaar 2018 is inmiddels voorbij. In het geheugen van velen in de binnenvaart zal 2018 een jaar blijven van een zeer lange periode van heel laag water. Maar hoogwater is er ook geweest. Eind januari had Lobith een waterstand boven 14 meter. Dat is ruim 7 meter hoger dan in oktober. Het lage water als gevolg van de droogte heeft een groot deel van de binnenvaart goede verdiensten gebracht en schippers hebben aangetoond dat zij zo'n extreme situatie wel aankunnen. De meeste problemen die de scheepvaart heeft ondervonden, kwamen door overheidshandelen. Om maar wat te noemen:

De harde laag in Nijmegen – de oneveneredige waterverdeling Waal/Pannerdens kanaal – schepen opgesloten in Deventer – Sluis Tiel sluiten en onvoldoende schepen met een geringe lege diepgang beschikbaar.

Zelfs de al jaren bestaande problemen bij Sluis Herbrum van dichtslibben en beperkte schuttijden escaleerde doordat veel extra schepen die route verkozen vanwege de diepgang. Allemaal zaken waar de ASV zich mee bezig heeft gehouden met betrekking tot het lage water.

In één zin was 2018 voor de ASV een jaar met een overvolle agenda waarin bestuur en denktank alles uit de kast gehaald hebben om het allemaal gedaan te krijgen en dat is grotendeels gelukt. Bijna alle overleggen konden met minimaal twee personen worden bezocht en anders werd er wel schriftelijk gereageerd door de ASV. Los van de overleggen die de ASV al jaren doet, zoals het nautisch en technische overleg met het Ministerie (OTNB), de werkgroepen van de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam, de Tweede Kamerleden en de rijnvaartcommissaris, is er ook regelmatig contact geweest met lokale overheden als provincies en gemeenten over hun binnenvaartbeleid en diverse binnenvaartonderwerpen waaronder:

- Praktische invulling walstroom
- rechtvaardig havengeldbeleid
- bediening op afstand van sluizen en bruggen en de bedieningstijden
- noodzaak voor ligplaatsen, ook voor langere tijd en het feit dat woningbouw langs het water vaak ten koste gaat van vervoer over water.

Kortom; de ASV heeft in 2018 ook op lokaal niveau veel kunnen betekenen voor de belangen van de schippers.

In die contacten bracht de ASV ook vaak het groeiende tekort aan kleine schepen naar voren en wat de gevolgen zijn voor het vervoer over water. Onvermijdelijk komt men dan bij de CCR-eisen uit die de gemoederen bezig blijven houden. Er is op Europees niveau een voorstel aangenomen dat schepen gebouwd na 1976 vrijstelt van de geluidseisen voor bestaande schepen. Dat dit de vloot kleine schepen niet gaat helpen, was aanleiding voor het houden van de petitie "Geef de binnenvaart een toekomst" die door 1666 personen is ondertekend en door de ASV is overhandigd aan de Tweede Kamer. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft dat geluid serieus genomen en is het gesprek aangegaan met de ASV. Dat heeft de vorige Minister nooit gedaan. Dat deze Minister het anders benadert, blijkt wel uit het feit dat haar Ministerie zelf om overleg gevraagd heeft t.a.v. verschillend keuren door de CCR-lidstaten. Dat is een kleine stap vooruit op dit onderwerp.

Het boetebeleid is geëvalueerd na een motie in de Tweede Kamer. Het conceptrapport is door ILT met de binnenvaartorganisaties besproken en de Minister heeft het eindrapport, zonder het eerst de binnenvaartorganisaties voor te leggen, naar de Tweede Kamer gestuurd. Het onderzoek en de enquête zijn uitgevoerd naar aanleiding van een door de ASV gehouden petitie en de daarop gevolgde motie in de Tweede Kamer. Het effect is al zichtbaar. Er wordt al meer naar de geest van de wet gehandhaafd en er is besloten de

bezwaar- en beroepsprocedure te vereenvoudigen.

In 2018 is eveneens het eindrapport van de evaluatie van de uitrusting- en gebruiksverplichting van AIS beschikbaar gekomen. Veel van de inhoud van het rapport bevestigen argumenten die de ASV destijds inbracht tegen de invoering van de verplichting. Of en, zo ja, hoe de CCR het rapport gaat gebruiken om de regelgeving aan te passen, is afwachten, maar de ASV zal het zeker gebruiken in overleggen waar AIS ter sprake komt.

2018 was ook het jaar van de vergroening en de Green Deal. Althans, het praten daarover. Het begon toen de Minister in Nijmegen een convenant tekende met de binnenvaart. Het EICB bleek bij deze gelegenheid de gehele binnenvaart te vertegenwoordigen. Dat was de ASV tegen het zere been. Volgens het EICB wisten zij niet dat het zo gepresenteerd zou worden en de bedoeling was dat alle relevante partijen bij het overleg betrokken zou worden. Tot dusver is de ASV betrokken geweest bij het ontwikkelen van de Green Deal, maar dat ging niet vanzelf. Een aantal overleggen vonden plaats in een kleinere setting zonder de ASV, waarna vervolgens alleen de ASV met het Ministerie heeft gesproken. En er werd nadrukkelijk te kennen gegeven dat per organisatie 1 persoon mocht deelnemen aan de overleggen. Uiteindelijk was de ASV aanwezig bij de overleggen, met 2 personen. De verslagen, fiche en Position Paper zijn gedeeld in de nieuwsbrieven.

Die nieuwsbrieven waren in 2018 al even overvol als de agenda. Dat geeft een kleine indruk van de enorme inzet door bestuur en denktank het afgelopen jaar. Die inzet en de wijze waarop belangbehartiging wordt gedaan door de ASV, wordt ook gewaardeerd in de binnenvaart gezien het blijvend groeiende ledenbestand en de overwegend positieve reacties op social media vanuit binnenvaartkringen. Zodoende is de ASV in 2018 groter en sterker geworden. Om ook in de toekomst te kunnen blijven groeien en sterk te staan zijn de statuten tegen het licht gehouden en waar nodig aangepast aan de ASV anno 2018, met een denktank die naast het bestuur opereert en gebruik maakt van moderne communicatiemiddelen. Ons parool “door schippers voor schippers” stond daarbij centraal.

Als afsluiting van 2018 is de denktank een hele dag samen geweest en heeft gesproken over hoe er handen en voeten gegeven kunnen worden aan het uitgangspunt dat WIJ de vereniging zijn en dat de ASV met elkaar draaiende gehouden moet worden. Dit is gedaan aan de hand van een filmpje met als thema ‘Binden en verbinden’ over hoe verenigingen hun functioneren kunnen verbeteren. Het was een mooie afsluiter van het jaar voor de denktank.

In dit jaarverslag worden lang niet alle activiteiten van bestuur en denktank genoemd. Daarvoor kunnen het beste de nieuwsbrieven van 2018 worden geraadpleegd. Daarin kunt u onder andere lezen over:

- Het verdwijnen van ligplaatsen langs de Rijn, wat ernstige vormen begint aan te nemen. De hele Rijn kent nog maar 50 officiële ligplaatsen.
- Problematiek in Frankrijk. Achterstallig onderhoud en onkunde zorgen op de Seine niet of slecht functionerende stuwen en sluizen. Daarbovenop wil de VNF 20% van de vaarwegen onbevaarbaar maken.
- De herinrichting van de Maashaven. Hoe komen de steigers te liggen en wordt er met alle afmetingen van schepen voldoende rekening gehouden. En, komt er een brug over de monding?
- Onderzoek door de OVV van het ongeval in Grave. Ruim een jaar is er gewacht op het rapport en de ASV heeft hierop gereageerd met een uitgebreide reactie.
- De soap met gemeente Geertruidenberg. Meerdere overleggen over een periode van jaren zijn er geweest, maar de gemeente neemt schippersbelangen niet mee in de besluiten.
- EvoFenedex. Het is positief dat de verladersorganisatie na 10 jaar stilte op de bres springt voor het voortbestaan van kleine schepen. Ook de klanten erkennen nu de problematiek.

Oh wat een jaar was 2018, maar laat ons nu de pijlen richten op wat voor ons ligt. Dank u wel.

Rede

Binden en verbinden

Dat is een titel, waarmee we als ASV proberen duidelijk te maken dat een vereniging gedragen wordt door alle leden en niet alleen gedragen; we moeten het ook samen doen. U heeft vast wel de oproep gehad met de vraag om een steentje bij te dragen, zodat de taken wat verdeeld worden onder elkaar. We worden op steeds meer overleggen gevraagd om onze mening te geven en dat is positief. De ASV wordt niet zomaar meer genegeerd.

Dat kost inspanning, natuurlijk, maar het is ook mooi om te zien als we samen naar overleggen gaan, dat we elkaar goed aanvullen. Ook een positief gegeven is, dat de ASV steeds meer leden krijgt. Ja, ja, mensen de vlaggen waren gewoon op! Deze zijn inmiddels weer aangevuld. Dit gaf mede de noodzaak aan van herziening van de statuten. Waar u als lid straks over kunt stemmen.

Ook is positief, dat de motie in Overijssel en Flevoland om het kleine schip te behouden unaniem is aangenomen dankzij contacten met de ASV.

Tijdens deze vergadering komen een paar onderwerpen aan bod, waarbij wij vragen of u mee wilt denken en uw mening wilt geven, zodat wij een goed draagvlak hebben voor onze standpunten.

Eén daarvan is de vergroening. Je kunt geen krant of medium openen of je komt het woord klimaat tegen. Het is belangrijk dat we zuinig met onze aardbol omgaan, maar het duizelt je soms over de berichten. Wat is nu wel schadelijk en wat niet. Roepen diegenen die denken er een mooi inkomen van te krijgen, niet het hardst? Zoeken sommigen de weg van de minste weerstand om de klimaatafspraak van Parijs na te komen? Uitstoot vliegverkeer, daar waagt men zich nog niet aan.

Ook het spoor en wegverkeer zullen op korte termijn niet opgelegd krijgen wat men voor ogen heeft bij de binnenvaart.

Op aannames en te weinig real time gegevens wat de binnenvaart daadwerkelijk uitstoot, is men een klimaattafel voor de binnenvaart gestart. Het Ministerie wil vergroening van de binnenvaart, maar zegt gelijk hier geen geld voor beschikbaar te hebben. U voelt hem al aankomen; men verzint nu allerlei manieren, linksom of rechtsom, hoe dit plan te realiseren. Recent is er een tweedaagse intensieve werksessie aan gespendeerd. Later in de vergadering komen we hierop terug, maar hou in uw achterhoofd: er is nog niks emissieloos en de weg ernaar toe is nog heel onzeker, ongeacht alle pilots die geprobeerd worden.

Ondertussen blijft Rotterdam een minimale eis van CCR2 na 2025 ons opleggen, waarvan bekend is dat deze meer brandstof verbruikt en dus meer CO2 uitstoot!! Meer CO2, maar Rotterdam wilde toch minder? Heel opmerkelijk.

Ook moeten we ervoor waken, dat we hier niet zeggen schoon te zijn, terwijl ergens anders in de wereld mensen opgezadeld worden met erbarmelijke omstandigheden of ernstige gevolgen van b.v. ontbossing. Dus de footprint moet duidelijk zijn.

Wat niet losstaat van deze vergroening, zijn de CCR-eisen. Het moge duidelijk zijn dat we:
a. Het geld maar één keer kunnen uitgeven.
b. De vraag is of men überhaupt de CCR-eisen uit kan voeren. Is dit niet het geval, ben je uitgevaren.
c. Door in een vergroeningsmaatregel te investeren moet je niet het risico te lopen, dat je b.v. niet meer aan de geluidseisen voldoet.

Ja mensen, de CCR-eisen, ook die worden zo langzamerhand voor alle segmenten van de vloot een enorme kostenpost, terwijl je je afvraagt “hoe verzinnen ze het en wanneer gaat dit stoppen?”

Daarom blijft de ASV er voor u, de schipper, zoveel mogelijk en waar we kunnen blijven we ons inzetten.
En samen met elkaar blijven we opkomen voor onze rechten en moeten we zorgen dat we niet alleen plichten krijgen.

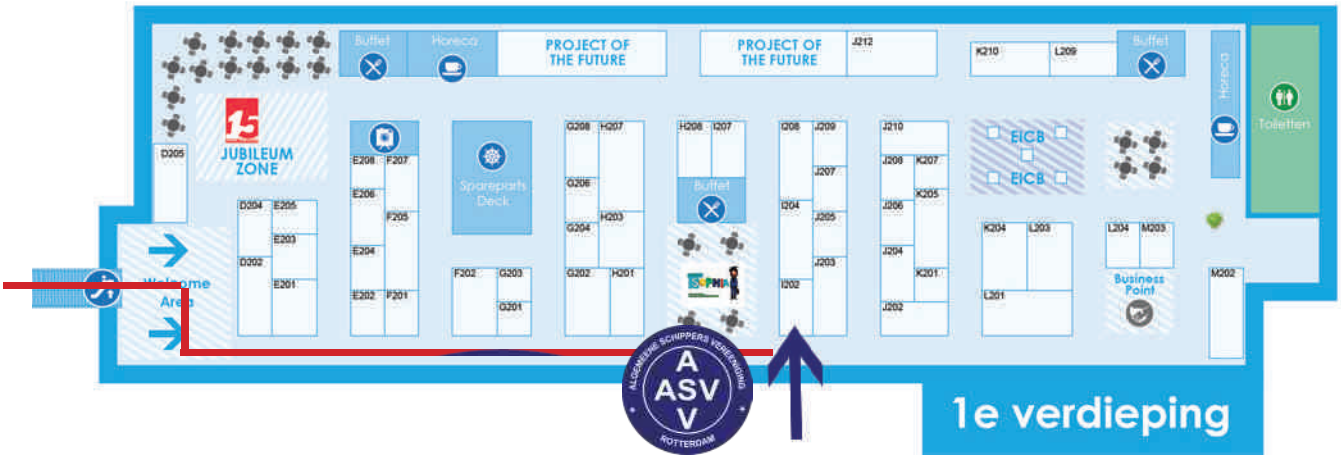
Ik wens u een hele mooie vergadering toe en hoop dat we samen tot heldere gedragen standpunten mogen komen vandaag. Uw mening telt hier zeker mee.

Maritime Industry Gorichem

7 t/m 9 mei 2019

Stand I 202

1e verdieping



Nautisch - Technisch

Ligplaatsen

Maximaal 7x24 uur ligplaats nemen in Amsterdam en binnenkort ook in Zaanstad!

Tijdens de Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam (WBA) van 6 maart 2019 waren aanwezig namens de ASV: David Twigt en Sunniva Fluitsma

Tijdens het overleg werd het volgende medegedeeld:
Zaanstad deelde mee dat de maximale ligtijd van 2 maanden teruggebracht wordt naar een week. Tijdens dat overleg werd gerefereerd aan het feit dat een binnenvaartschip ook in Amsterdam niet langer dan 7 dagen mag liggen. Men wil een snelle doorstroom, horen wij. De ASV heeft tijdens dat overleg gevraagd waar schepen dan langere tijd kunnen liggen: dat kan dus niet, was het antwoord, maar in bijzondere gevallen kun je wel vriendelijk vragen of men een uitzondering wil maken en dat "leidt eigenlijk nooit tot problemen".

De ASV stelde dat schippers niet iedere keer afhankelijk willen zijn van de "vriendelijkheid en begrip" (voor zolang als dat duurt, weten wij helaas uit ervaring), maar ergens voor langere tijd moeten kunnen liggen. Er werd gewezen op te weinig ligplaatsen. Volgens de ASV is dat dan verkeerd beleid (het weghalen van vele ligplaatsen vaak ten behoeve van woningbouw), maar dat betekent niet dat schippers geen behoefte meer hebben om langer ligplaats te nemen. De opmerking in het overleg naar de ASV toe was: "Dan vaar je gewoon weg en komt even later weer terug". De ASV vindt dat geen optie.

Nogmaals heeft de ASV weer eens uitgelegd, dat schippers gewone mensen zijn met gewone zaken, problemen, omstandigheden etc…. "Maar je moet toch kunnen handhaven" is natuurlijk de opmerking. Men kon een voorbeeld noemen van één schip wat langer lag en een probleem vormde in Zaanstad.
De ASV vindt dat het niet zo kan zijn, dat je een hele beroepsgroep het bestaan zoveel moeilijker maakt, omdat je als ambtenaar niet in staat blijkt te zijn op een juiste manier te handhaven.

Naar aanleiding van het verslag dat wij binnen de denktank hebben gebracht en datgene wat we hierover op ASV Facebook hebben geplaatst, heeft de ASV protest aangetekend tegen deze manier van omgaan met de schippers. Zaanstad organiseert een "dag van de binnenvaart", ook om mensen te trekken richting de binnenvaart, maar tegelijkertijd worden de voorwaarden om te werken in de binnenvaart met de dag negatiever. Op deze manier wordt daar ook door Amsterdam en Zaanstad aan meegewerkt.

Ook vindt de ASV dat de schippers (los van geplaatste borden) niet of nauwelijks op de hoogte zijn gesteld. We lezen er niets over in de folders over havengeld bijvoorbeeld. En ook in het concept-havenverordening lees ik er niets over en de website van PortofAmsterdam/bhg staat:

"Dit krijgt u voor het betalen van binnenhavengeld: Onbeperkt toegang tot het havenwater voor de opgegeven periode Openbare wacht- en ligplaatsen in het havengebied Auto-afzetplekken in het havengebied. Diensten van de Havenmeester die toeziet op een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van de scheepvaart."

Verder: *"Maakt u gebruik van het containertarief dan geldt een maximale verblijfduur van 24 uur."*

Verder staat er nog ergens een beschrijving van de werkwijze om een eenmaal geplande verblijfsperiode te verlengen.
Kortom: de ASV heeft op 10 maart jl. geprotesteerd tegen deze manier van werken. Er moeten plekken zijn waar schippers hun schip kunnen parkeren zonder iedere keer op hun knietjes toestemming te hoeven vragen.

Wij zouden ook graag weten op welk moment dit in Amsterdam besloten is en hoe dat is vastgelegd (in welke regelgeving). De ASV heeft de hoop uitgesproken op korte termijn hierover antwoord te mogen ontvangen, daarop heeft de ASV tot op heden geen antwoord mogen ontvangen.

Namens de ASV, Sunniva Fluitsma

Reactie schippers
Nb 1. Na een bericht op FB bleek dat de schippers erg verontwaardigd zijn over het ligplaatsenbeleid van Amsterdam (en binnenkort ook Zaanstad).

Gesprekken met Raadsleden
Nb 2. Naar aanleiding van het bespreken van de havenverordening in Zaanstad heeft de ASV dit beleid ook meteen meegenomen in haar reactie naar de Raadsleden toe. Gezien het aantal aanvragen voor een gesprek met de ASV vanuit verschillende partijen is onze input goed aangekomen.

Reactie Havenbedrijf Zaanstad
Omdat de ASV dit openbaar heeft gemaakt, is er veel commotie ontstaan. Dat heeft de pers ook opgepikt. Zaanstad vindt dit een vervelende situatie, omdat we hierover nog "in gesprek" zouden zijn. De aanwezigen namens de ASV bij het overleg hadden echter sterk de indruk dat dit niet ter discussie stond.

Een nieuw denktanklid van de ASV meert vaak aan in Kampen. Hij mag hier graag liggen, want Kampen is een leuke stad, maar qua voorzieningen voor de scheepvaart zijn er veel verbeterpunten. Zo is de walstroomvoorziening erg achterhaald en komen er veel klachten uit de wijk door het gebruik van de generator. Het denktanklid maakt zich zorgen, omdat hij weet dat wanneer de klachten toenemen, het risico op verdwijning van de ligplaatsen groter wordt. Dit moeten we voorkomen en met een paar verbeterpunten kunnen de bewoners van de huizen prettig wonen aan de kade. Hierop besloot ons denktanklid contact op te nemen met de gemeente. De gemeente wilde een afspraak regelen met een raadslid van de gemeente, maar ons denktanklid nam hier geen genoegen mee. Als je echt door wil dringen, moet je bij de wethouder zijn. Dus op aandringen en door het hebben van heel veel geduld kwam er een afspraak met de wethouder van Kampen. Het was een aangenaam gesprek en de wethouder was zeer geïnteresseerd in ons verhaal. Hij wist van sommige zaken niets af en vond het prettig om eens met een schipper zelf te spreken. Zo zie je maar, door het sturen van wat brieven en door voet bij stuk te houden kan men echt een eind komen. Dit nieuwe denktanklid heeft gelijk een voldaan gevoel door het behaalde resultaat en pakt enthousiast nieuwe onderwerpen op. Hieronder ziet u een verslag van het gesprek met de gemeente en een brief die naar de gemeente uitgegaan is naar aanleiding van dat gesprek.

Verslag:
Verslag gesprek op 18 februari 2019 van 09:00 tot 10:00 op het stadshuis van Kampen.
Aanwezig namens de gemeente Kampen: wethouder gemeente Kampen Geert Meijering en beleidsontwikkelaar economie van de gemeente Kampen Fred Pals.
Aanwezig namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV): Ronald Sipsma en Rikes Wijkstra.

Doel van het gesprek, dat aangevraagd is door de ASV, om met de wethouder te bespreken wat volgens de ASV de mogelijkheden en de verbeterpunten zijn om de gemeente Kampen aantrekkelijker en gebruikstoegankelijker te maken voor de binnenvaart. De samenvoeging van de 3 havengebieden van de gemeentes Zwolle, Meppel en Kampen onder de naam ''Port of Zwolle'' is volgens de ASV een goed moment om achterstallige of ontbrekende voorzieningen gezamenlijk aan te pakken en andere zaken gelijk te trekken. Dhr Meijerink en Dhr Pals snappen de intentie van de ASV en zijn blij met dit gesprek.
We hebben uitgelegd dat de kleine binnenvaart dreigt te verdwijnen; mede door de nieuwe CCR regels zien we een te kort komen aan de kleine binnenvaart. Niet alleen door de regelgeving, maar het wordt voor een particuliere binnenvaartondernemer ook sociaal gezien steeds minder interessant. Vooral in dat stukje van het probleem kan volgens de ASV de gemeente Kampen haar steentje bijdragen door enkele verbeterpunten door te voeren. We hebben goed kunnen benadrukken hoe belangrijk de kleine binnenvaart is en dit werd goed begrepen. We vonden het wel apart dat de gemeente Kampen zo verrast was door ons verhaal, dat de kleine binnenvaart dreigt te verdwijnen en kennelijk niet op de hoogte is, maar er wel door heel de provincie Overijssel een motie is aangenomen om die kleine binnenvaart te behouden.
De heer Meijering en de heer Pals geven aan het begin van het gesprek uit zichzelf al aan dat er op het gebied van walstroomkasten voor de IJsselkade en het Van Heutzplein al gesprekken bezig zijn, mede door klachten van omwonenden omtrent geluidsoverlast. Er lopen verschillende offerte aanvragen vanuit de gemeente om deze walstroomkasten te realiseren/verbeteren. Dhr Meijerink zou het logisch en verstandig vinden als hier binnenkort door bijvoorbeeld de ASV in de plannen meegekeken wordt om geen onlogische oplossingen te realiseren, waar later weer veranderingen in doorgevoerd moeten worden. De ASV staat hier uiteraard positief tegenover en wordt graag in de plannen betrokken.
De ASV geeft aan dat het een optie zou zijn om bijvoorbeeld de indeling van deze walstroomkasten en de betaalsystemen achter deze faciliteit met de commissie ''Port of Zwolle'' af te stemmen.
Hier zijn in het verleden al door de ASV gesprekken over gevoerd met de gemeente Zwolle en zijn er soortgelijke ideeën besproken en oplossingen bedacht. ASV belooft om de tot stand gekomen oplossingen met de gemeente Zwolle door te mailen ter inzage aan de wethouder.
De wethouder belooft om hier op korte termijn op terug te komen en denkt dat er afgevaardigden van de ASV in de plannen betrokken kunnen worden om een goed plan te creëren.

De ASV wordt gevraagd wat wij als verbeterpunten zouden willen doorvoeren en wij hebben de volgende punten stuk voor stuk uitvoerig behandeld:

1. Walstroom benadrukt (ook voor de Loswal en de palen naast de woonwijk Brunnepe).

2. Huisvuilcontainers. Dit punt is afgelopen jaren al uitvoerig besproken met een vereniging voor de bruine vloot. Deze vereniging pleitte voor een gratis inzamelsysteem en hier wilde de gemeente niet aan meewerken onder het mom van ''de vervuiler betaalt''. We hebben aangegeven dat het hier om HUISVUIL gaat en niet om bedrijfsafval, zoals dat voor de bruine vloot van toepassing is. We hebben aangegeven dat een ondergrondse container, die enkel te openen is met het SAB kaartje die elke binnenvaarder al aan boord heeft, een oplossing kan bieden. De wethouder heeft aangegeven deze oplossing te willen bekijken en komt hier op terug.

3. Havengeld. De wethouder was niet op de hoogte dat er alleen een week of 2 weken briefje gehanteerd wordt. Ons voorstel om een weekendbriefje of een dagtarief door te voeren was voor hem dus ook een verfrissende oplossing en hij neemt dit mee in zijn plannen. Ze zijn namelijk bezig om met ''Port of Zwolle'' een app en website te ontwikkelen om het havengeld te kunnen innen. Deze optie gaat hij volgende week in een vergadering bespreken. De wethouder zou het een goed idee lijken als ook hier mensen vanuit de praktijk meedenken in de ontwikkeling van deze site en het systeem hierachter. De ASV houdt zich van harte aanbevolen uiteraard.

4. Parkeren. We hebben aangegeven dat het parkeren aan de IJsselkade en het Van Heutzplein een probleem is voor de binnenvaartschepen die hier verblijven, aangezien dit een betaald parkeren zone betreft. Uitleggende dat we voor een weekendje al een havenbriefje voor een week moeten betalen en dan ook nog eens om de 3 uren een parkeerkaartje moeten kopen om een auto bij het schip te hebben, vond de wethouder het een goed idee van de ASV om via het nieuwe systeem dat havengeld moet innen, de optie toe te voegen om een tijdelijke parkeervergunning aan te kruisen. Tegen een gereduceerd tarief over de periode dat het schip havengeld betaalt.

De gemeente bespreekt nog dat er een jaarlijkse groei van 10% per jaar aan passagiersvaart aanmeert aan vooral de IJs-

selkade. De optie bestaat dat deze kade in de toekomst alleen nog bestemd is voor dit type schepen. De vraag aan de ASV is dan ook waar een andere optie zou zijn om de binnenvaartschepen te positioneren. We hebben aangegeven dat een grote drijvende steiger vanaf de IJsselkade, zoals in de Maashaven, een optie zou kunnen zijn. Ook een wachthaven aan de IJsselmuidense kant van de IJssel, in het grindgat waar het zand- en grindbedrijf Stoter zijn schepen lost, is een optie die we besproken hebben en meegenomen wordt in de vergaderingen.
De wethouder vraagt nog naar de omvang en het beleid van de ASV en wat de directe verschillen zijn met de BLN-Schuttevaer. We hebben aangegeven dat er bij de BLN-Schuttevaer ook verladers en opdrachtgevers lid zijn en er dus op verschillende gebieden andere belangen behartigd worden. De ASV is door en voor varende leden en heeft geen betaald bestuur in vergelijking met de BLN.

We hebben beloofd een digitale versie van de nieuwsbrief toe te mailen naar de wethouder.
Ons werd beloofd dat er op korte termijn contact met ons wordt gezocht en mocht ons dit toch te lang duren, dan moesten wij ons niet schromen om de wethouder zelf RECHTSTREEKS te contacteren.

We hebben een goed gevoel over gehouden aan dit gesprek en hadden het idee dat er naar ons geluisterd werd. Word vervolgd……

Brief aan de gemeente Kampen naar aanleiding van het gesprek

Beste meneer Meijering en meneer Pals,

Wij sturen u deze brief naar aanleiding van het gesprek, dat wij met elkaar gehad hebben op het gemeentehuis in Kampen op maandag 18 februari jl. Hartelijk dank dat u de ASV vraagt om input betreffende de plannen met uw haven. Wij zullen middels deze brief dieper ingaan op uw vraag over de walstroom voorziening.

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. De ASV is dus georganiseerd door schippers waardoor wij u als geen ander kunnen adviseren over hoe een walstroom voorziening eruit zou moeten zien, zodat deze ook functioneel is.

Door de verschillende type schepen is er naast een behoefte aan 220 volt aansluitingen een groeiende behoefte aan 380 volt aansluitingen. Ook zou het aantal aansluitingen voldoende moeten zijn. De meeste schepen zijn voorzien van een 32 ampère aansluiting, maar voor moderne schepen is dit niet voldoende en die zouden natuurlijk ook nog steeds gebruik moeten kunnen maken van de walstroom. Ons advies is om zowel 63 ampère aan te bieden als 32 ampère en 16 ampère, zodat iedereen gebruik kan maken van walstroom. Op dit moment zijn er alleen stroomkasten die stroom afgeven na inworp van muntgeld. Graag zouden we zien dat de gemeente de stroomkasten voorziet van een nieuw systeem, waarbij de voorziening geactiveerd wordt middels het zogenaamde “parkline” systeem. Zo kan het schip voor een langere periode van de stroomvoorziening gebruik maken zonder dat er constant muntgeld in de kast geworpen moet worden. Daarnaast heeft het als bijkomend voordeel dat de kasten ook niet meer geleegd hoeven te worden en het risico op diefstal en beschadiging daardoor naar nul gaat. Naast park-line zijn er meer aanbieders, waaronder walstroom.nl. Daarbij aangetekend dat de tarieven op vergelijkbare hoogte zouden moeten zijn met de tarieven voor “walbewoners”. Een ander denkbaar scenario zou zijn dat de gemeente de walstroom gratis aanbiedt aan schepen die havengeld betalen om de binnenvaart te stimuleren. De gemeente Utrecht, Groningen, Delfzijl en Breukelen gaan u daar dan al in voor.

Wij willen als ASV benadrukken dat we tegen een walstroom verplichting zijn. Er zijn namelijk schepen die kortstondig of voor een lange periode zelfvoorzienend

zijn, waarbij het gebruik van een generator niet nodig is. Een walstroom verplichting zou betekenen dat schepen altijd een kabel uit moeten leggen en zich aan moeten sluiten op walstroom. Dit terwijl een aantal schepen door bijvoorbeeld het gebruik van zonnepanelen en accu's al voldoen aan de wens het generator gebruik te stoppen en het meest milieuvriendelijk zijn. Een walstroom verplichting zou dus zijn doel voorbijschieten. Een generator verbod zou een optie kunnen zijn, maar dit is volgens de ASV onwenselijk. Er zijn tal van scenario's denkbaar dat er toch kortstondig gebruik gemaakt moet worden van de generator. Hierbij zijn situaties denkbaar als een defect aan de installatie aan boord of aan de wal, een reparatie aan boord of een onmogelijkheid om aan te sluiten. Wij zijn ervan overtuigd dat wanneer er een goede walstroom voorziening aangeboden wordt tegen een reëel tarief elk schip hiervan gebruik zal maken. Een goede optie zou zijn een generatorverbod tussen 22.00 uur en 08.00 uur, met als uitzonderingen overmacht. Mocht later blijken dat schepen zich toch niet aansluiten, kan een generator verbod altijd nog ingevoerd worden.

Mits aan de behoefte van het geadviseerde aantal kasten wordt voldaan, adviseren we de walstroomkasten te voorzien van de volgende aansluitingen:

- 4 aansluitingen van 63 ampère 380 volt
- 4 aansluitingen van 32 ampère 380 volt
- 2 aansluitingen van 16 ampère 380 volt
- 2 aansluitingen van 16 ampère 220 volt

Tevens is het wenselijk dat de aansluitingen zich op werkhoogte bevinden. Wij zien helaas te vaak dat de aansluitingen zich kort boven de grond bevinden en de schippers op de grond moeten liggen om het schip aan te sluiten.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en als er onduidelijkheden, vragen of opmerkingen zijn, horen wij dat graag van u.

Namens bestuur en denktank van de ASV
Met vriendelijke groet,
Rikus Wijkstra
Tel. 0031-616527909
msdeviatie@gmail.com

LET OP! Jaarlijkse keuring kranen

LET OP! Jaarlijkse keuring kranen moet geschieden door een "deskundige"

In de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen van 2017 lezen wij:

Kranen dienen regelmatig, echter ten minste één keer per jaar, door een deskundige te worden gekeurd. Hierbij dient door visuele controle en controle van het functioneren te worden vastgesteld dat de kraan veilig is.

Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.

Wat is een "deskundige"? Tot 2017 leek het alsof de schipper zelf wel een "deskundige" is. Maar nee. We lezen:

Deskundige
10.4 "deskundige": een persoon die bijzondere kennis heeft op het relevante gebied op grond van zijn vakkundige opleiding en ervaring, die volkomen vertrouwd is met de relevante voorschriften en algemeen erkende technische regels (bijv. EN-normen, relevante reglementen, technische regels) en die de betrokken installaties of inrichtingen kan keuren en met kennis van zaken kan beoordelen.

Erkend deskundige
Kranen moeten door een erkende deskundige worden gekeurd: a) vóór de eerste ingebruikstelling; b) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en c) met regelmaat en ten minste elke tien jaar.
10.3 "erkend deskundige": een persoon die door een bevoegde instantie of door een gemachtigde instantie is erkend, die bijzondere kennis heeft op het relevante gebied op grond van zijn vakkundige opleiding en ervaring, die volkomen vertrouwd is met de relevante voorschriften en algemeen erkende technische regels (bijv. EN-normen, relevante reglementen, technische regels) en die de betrokken installaties of inrichtingen kan keuren en met kennis van zaken kan beoordelen;

Het hele artikel over kranen: Artikel 14.12 Kranen

1. Kranen moeten volgens de regels van de techniek zijn gebouwd. De tijdens het in bedrijf zijn optredende krachten moeten veilig worden overgebracht op de scheepsconstructie; zij mogen de stabiliteit niet in gevaar brengen.
2. Op elke kraan moet een fabriekslabel met de volgende gegevens zijn aangebracht: a) naam en adres van de fabrikant; b) het EG-markering met vermelding van het bouwjaar; c) aanduiding van de serie of het type; d) eventueel serienummer.
3. Op elke kraan moet de ten hoogste toelaatbare belasting duurzaam en duidelijk zichtbaar zijn aangebracht. Bij kranen waarvan de bedrijfslast niet meer bedraagt dan 2000 kg hoeft alleen de ten hoogste toelaatbare bedrijfslast bij de grootste vlucht van de kraan duurzaam en duidelijk zichtbaar te zijn aangebracht.
4. Ter voorkoming van het gevaar van persoonlijk letsel moeten beschermende voorzieningen aanwezig zijn. De buitenste delen van de kraan moeten ten opzichte van vaste opbouwen binnen het gebied waar gewerkt en gelopen wordt een veiligheidsafstand van ten minste 0,50 m hebben.
5. Kranen die mechanisch worden aangedreven moeten kunnen worden beschermd tegen gebruik door onbevoegden. Ze mogen slechts aan de voor de kraan voorziene bedieningsinrichting in werking kunnen worden gesteld. De bedieningsorganen moeten automatisch in de stopstand terugkeren (schakelaar die niet automatisch in de in werking gestelde stand blijft); duidelijk zichtbaar moet zijn in welke richting zij functioneren. Bij het uitvallen van de aandrijfenergie mag de last niet automatisch kunnen teruglopen. Onopzettelijke kraanbewegingen moeten worden voorkomen. De opwaartse beweging van het hijsmiddel en de overschrijding van de bedrijfslast moeten door adequate voorzieningen zijn beperkt. De neerwaartse beweging van het hijsmiddel moet beperkt zijn wanneer bij het voorziene gebruik van de kraan, op het moment dat het hijsmiddel wordt bevestigd aan de last, minder dan twee wikkelingen van de hijskabel op de liertrommel over zijn. Na het aanspreken van de automatische (beveiligings)voorzieningen, moet de respectieve tegengestelde beweging nog mogelijk zijn. De breeksterkte van draadkabels voor het lopende werk moet ten minste het vijfvoudige van de maximaal toelaatbare kabeltreksterkte bedragen. De constructie van de draadkabel moet onberispelijk zijn en moet geschikt zijn voor het gebruik bij kranen.
6. Kranen moeten door een erkende deskundige worden gekeurd: a) vóór de eerste ingebruikstelling; b) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en c) met regelmaat en ten minste elke tien jaar. Daarbij dient de aanwezigheid van voldoende stevigheid en stabiliteit rekenkundig en door een belastingsproef aan boord te worden aangetoond. Voor kranen waarvan de bedrijfslast niet meer bedraagt dan 2000 kg kan de erkend deskundige beslissen het rekenkundige bewijs geheel of gedeeltelijk te vervangen door een proef met het 1,25-voudige van de bedrijfslast die over het hele werkgebied wordt uitgevoerd. Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.
7. Kranen dienen regelmatig, echter ten minste één keer per jaar, door een deskundige te worden gekeurd. Hierbij dient door visuele controle en controle van het functioneren te worden vastgesteld dat de kraan veilig is. Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.
8. Kranen waarvan de bedrijfslast meer dan 2000 kg bedraagt, die dienen voor de overslag van vracht, of die aan boord van bokken, pontons en andere drijvende werktuigen of schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden zijn opgesteld, moeten bovendien voldoen aan de voorschriften een van de lidstaten.
9. Voor kranen moeten de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant van de kraan aan boord aanwezig zijn. Deze moeten ten minste de volgende gegevens bevatten:
   a) toepassing en functie van de bedieningsorganen;
   b) maximaal toelaatbare bedrijfslast overeenkomstig de vlucht;
   c) maximaal toelaatbare helling van de kraan;
   d) handleiding voor montage en onderhoud;
   e) algemene technische gegevens.

Overleggen nautisch/technisch

Presentatie Eindrapport toekomst goederenvervoer Noord-Holland

Presentatie: 14 maart 2019
David Twigt en Sunniva Fluitsma waren aanwezig bij een presentatie over "toekomst goederenvervoer Noord-Holland"
Ontwikkelingen binnenvaart Noord-Holland
In Noord-Holland wordt een dalend gebruik van de binnenvaart op de provinciale vaarwegen geconstateerd. Dit is het gevolg van onderstaande ontwikkelingen: Steeds minder schepen kunnen Noord-Hollandse vaarwegen bevaren. Noord-Holland constateert dat de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) steeds strengere eisen stellen aan bestaande schepen, bijvoorbeeld op het gebied van uitstoot van emissies. "Dat leidt tot kostbare investeringen, die zeker bij kleinere schepen (laadvermogen kleiner dan 1250 ton) niet altijd bedrijfseconomisch te verantwoorden zijn."

Noord-Holland: kleine schepen worden schaars
Grosso modo geldt dat het bedrijfseconomisch niet rendabel is om schepen kleiner dan CEMT-klasse IV1 nieuw te bouwen. Het aantal schepen dat geschikt is om de Noord-Hollandse vaarwegen (van klasse II en III) te bevaren, neemt daardoor af. Dit leidt tot schaarste en daarmee tot hogere aanvoerkosten voor bedrijven die van dit type schepen gebruik maken.

Geen binnenvaartvervoersbeleid in Noord-Holland
De ASV vraagt zich af: Wat heeft Noord-Holland met het rapport "klein schip de moeite waard" gedaan? Wat heeft Noord-Holland gedaan om hier een halt tegen te roepen? Het antwoord van Noord-Holland was dat men helemaal geen binnenvaartbeleid heeft gevoerd.

Watergebonden bedrijven komen in de verdrukking
Noord-Holland constateert inmiddels dat watergebonden bedrijvigheid in de verdrukking komt langs provinciale vaarwegen. Daarnaast verdringen woningbouwlocaties de bestaande watergebonden bedrijvigheid of besluiten watergebonden bedrijven als gevolg van het geringe perspectief van de binnenvaart in Noord-Holland zichzelf elders te vestigen. Dit leidt tot minder gebruik van de vaarwegen.

Watertruck+ noemt men "een voorbeeld van een kans binnen Noord-Holland"
In de stukken lezen we dat Noord-Holland vertrouwen heeft in een "oplossing": het Watertruck concept Watertruck+ noemt men "een voorbeeld van een kans binnen Noord-Holland". Men stelt dat om de kleinere vaarwegen te blijven benutten het concept Watertruck zou zijn opgestart.

Noord-Holland: *"Initiatieven als Watertruck+ streven er naar om de vaart over kleinere vaarwegen te faciliteren. Op kleine vaarwegen verplaatst de duwboot één duwbak. Op grotere waterwegen worden verschillende duwbakken in koppelverband vervoerd. Mogelijk kan in samenspraak met Provincies als Zuid-Holland (Rijn-Schiekanaal), Overijssel (kanaal Almelo – de Haandrik) en Flevoland een initiatief gestart worden dat zich richt op het (laten) bouwen van duwboten en -bakken te ontwikkelen die speciaal gebouwd zijn om dit vaarwegennet te varen. Daarbij kunnen ook specifieke scheepstijden ontwikkeld worden, bijvoorbeeld kleinschalige beunschepen die gebruikt worden voor het aanleveren van natte bouwmaterialen."*

ASV stelt "oplossing" watertruck+concept ter discussie
De aanwezigen namens de ASV hebben ter plekke het inzetten van het Watertruck+concept ter discussie gesteld. Daarbij is de vraag gesteld hoe het werk dat nu vervoerd wordt door kleinere schepen - bijvoorbeeld van IJmuiden naar Frankrijk - hiermee vervangen kan worden, waarbij er geen woning is en de schipper iedere dag van en naar boord moet reizen. Daar was geen antwoord op. De ASV heeft gepleit toch vooral te streven naar behoud van wat waardevol is en overduidelijk niet vervangen kan worden de eerste 15 jaar.

Minder maar wel beter?
Noord-Holland wil de focus in het vaarwegenbeleid leggen bij: minder maar wel beter. Daarmee bedoelt men: minder vaarwegen maar wel grotere vaarwegen en beter onderhouden.
Maar men constateert dat de provinciale vaarwegen in Noord -Holland knelpunten kennen die inzet van grotere schepen verhinderen.
Volgens Noord-Holland dient bij het oplossen van knelpunten efficiënt omgegaan te worden met de beschikbare middelen. Daarom is het advies om de investeringen te plegen op de vaarwegen die de grootste potentie tonen. Het gaat hierbij om de volgende vaarwegen:
Kostverlorenvaart – Oostelijke Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder - De Zuidelijke Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en het westelijke • vanaf de Kaag tot de Elsbroekerbrug (zijtak Lisse), Zaanstad• – Alkmaar Alkmaar• – Den Helder (inclusief het zijkanaal naar Schagen)

Geen Ligplaatsenbeleid
Maar als de ASV vraagt naar ligplaatsenbeleid (ook voor langere termijn) is daar duidelijk helemaal niet aan gedacht bij het maken van plannen. "Beter" lijkt toch vooral te bestaan uit: minder te onderhouden

vaarwegen, grotere vaarwegen en goedkoper vervoer.

Kostenbesparing
Kostenbesparing lijkt toch vooral gericht op het bouwen van nieuwere schepen. Want men spreekt van een kostenbesparing aan de vervoerderskant waarbij, volgens de presentatie, kan worden gedacht aan kostenreductie wanneer partijen clusteren en niet één schip (immers maatwerk) per keer vragen, maar bijvoorbeeld meerdere schepen in serie laten afbouwen.
Men stelt dat bij dit alles samenwerking tussen de verschillende stakeholders van essentieel belang is. Daarbij denkt men aan:

- Innovatieve oplossingen (zoals het Watertruck+ concept).
- Efficiënte allocatie van bedrijven over de bedrijventerreinen (probeer watergebonden bedrijven op locaties met natte kavels en de juiste milieucategorisering te krijgen).
- Met de gemeenten en het bedrijfsleven kijken of het netwerk van inland containerterminals verder uitgebreid kan worden.

Discutabele waarheden als feit gepresenteerd
Tijdens de bijeenkomst stelde de ASV ter discussie dat in het rapport vermeld staat: *"Ondanks het feit dat de binnenvaart per ton vervoerd gewicht nog altijd minder uitstoot dan het wegvervoer met Euro VI normen, is het verschil in uitstoot sterk teruggelopen; schepen van CEMT klasse II zijn nu qua uitstoot (van NOx en fijnstof) gelijk aan vrachtwagens. Rotterdam zal per 2025 het varen door de haven voor schepen die een vervuilende motor (geen CCR-2 norm) aan boord hebben verbieden. Noord-Holland en het Havenbedrijf Amsterdam kennen dit soort initiatieven vooralsnog niet."*

De ASV gaf aan dat Panteia in het ene rapport meldt dat CCR2 motoren schoon zijn en in een ander rapport juist dat ze "vuil" zouden zijn. Welke "waarheid" komt voor wie op een bepaald moment goed uit? En wat heeft zo'n rapport dan nog voor waarde?

Bovendien gaf de ASV aan dat de cijfers qua uitstoot bij de binnenvaart "onderbouwd" zijn door aannames. Deze aannames zijn goed weerlegbaar. De ASV vindt het onacceptabel dat de binnenvaart op basis van "aannames" vuiler weggezet wordt dan de werkelijkheid is.

Overleg Zaanstad

Op 4 maart 2019 vond in het havenkantoor van Zaandam een bespreking plaats tussen de haven Zaandam: André Bredschneijder en Albin Glaser en de gebruikers van de vaarwegen: namens de ASV Sunniva Fluitsma en David Twigt, namens BLN Schuttevaer: Andries de Weerd

Bouwontwikkeling langs de Zaan
Ook langs de Zaan (zeker in de buurt van Wormerveer) zien we dat bedrijven waar voorheen schepen afmeerden en er geladen en/of gelost werd, sluiten en plaats maken voor woningbouw. De ASV heeft aangegeven dit een slechte ontwikkeling te vinden waar alle aanwezigen het over eens waren.

Het bedrijf waar het in eerste instantie om gaat, is Brokking, maar later zal dit ook zo plaatsvinden bij de voormalige MENEBA. De heren Bredschneijder en Glaser geven vanuit hun visie duidelijk aan dat met de bouw van de woningen rekening gehouden dient te worden met de veiligheid voor de scheepvaart.

Ook aan de linkeroever van de Zaan, ten zuiden van de prins Clausbrug komen woningen. Er is door het Noord Hollands dagblad aandacht geschonken aan het ligplaats hebben van vaartuigen die daar weg moeten. Dit betreffen kleine schepen waarbij gehandhaafd zal worden als men niet zelf een andere ligplaats neemt.

Groen en waterplan:
Vanuit de gemeente wordt een beleidsplan opgesteld voor het recreatief gebruik openbaar water en langs de oever. Hierin worden gedacht aan het te snel varen met speedboten, huurbootjes, duurzaam varen, sloeproutes, enz.;

Ligplaatsbeleid:
De ASV wijst er op dat er nieuwe palen zijn geplaatst in de Oude Haven, maar dat deze zo ver uit elkaar staan dat spitsen geen ligplaats meer kunnen nemen. In feite kunnen spitsen, volgens de ASV, in Zaandam nergens meer liggen. Gezien het belang van de hele binnenvaart zou men dit niet moeten willen. Ter plekke wordt beloofd dat men dit nader zal bekijken om te zien welke mogelijkheden er zijn en vinden alle aanwezigen dit een onwenselijke situatie.

Geopperd wordt dat de ASV hier een brief over schrijft naar de verantwoordelijke wethouder.

Tegelijkertijd wil men een locatie in de Oude Haven voor kleine duw- en sleepboten als optie open houden, dus het wordt dringen voor een plekje.
Zaanstad: er wordt een voorstel geschreven door AB om een derde paal te slaan op de meest westelijke ligplaats in de Oude Haven aan de Havenstraat.

Oud-schippersregeling
De ASV vraagt of in het kader van de harmonisatie van de havengeldregeling met Amsterdam ook de oud-schippersregeling in Zaanstad in gebruik genomen kan worden. Daardoor blijkt dat in de nieuwe havenverordening van Amsterdam er helemaal geen oud-schippersregeling meer opgenomen is. Volgens Andries de Weerd (BLN-KNS) is men daar nog over in debat. Zaanstad weet in ieder geval niet waar men dan plekken voor deze oud-schippers zou moeten realiseren, maar wil er wel naar kijken of dat eventueel mogelijk zou zijn.

- ASV: in het kader van de harmonisering van regelgeving: wordt de oud-schippersregeling ook geharmoniseerd met Amsterdam?
Zaanstad: *Zaanstad heeft geen oud-schippersregeling en zal dit mogelijk ook niet gaan invoeren.* Lezen wij in een verslag van Zaanstad over dit overleg. Dat is negatiever dan wat er gezegd is tijdens het overleg.

Budget IJsstrijd:
Het budget dat in beheer is bij BLN voor het ijsbreken kan worden geretourneerd aan de initiatiefnemers.
Zaanstad houdt de vaargeul van de Zaan open en de bedrijven dienen de toegang tot hen toegankelijk te houden. Via een aanbesteding wordt het ijsbreken geregeld. Het ging om een laatste stukje, omdat RWS verantwoordelijk is voor het hoofdvaarwater. Maar de afgelopen jaren is er geen beroep gedaan op die extra ijsbreker, dus zouden de gelden geretourneerd kunnen worden.

Rood/groen varen:
Er wordt gesproken over het rood/groen varen bij bruggen. Het verdient de voorkeur om dit landelijk te regelen, opdat er één beleid is, maar tegelijkertijd zien we in de praktijk dat ook brugwachters zeggen dat men best alvast door rood/groen mag

varen om de weggebruikers sneller doorgang te verlenen. Echter, officieel mag het niet, dus is de schipper verantwoordelijk bij ongevallen. Gesproken is over het gele doorvaarlicht wat in sommige gevallen blijft branden als schepen geen opening nodig hebben, maar zouden moeten wachten op andere schepen die dat wel nodig hebben (vooral bij zeevaart). Als men het gele doorvaartlicht laat branden, is de vaarwegbeheerder verantwoordelijk en dat is kennelijk een heikel punt.

Evenementen:
Sail 2020:
Het lijkt erop dat SAIL wil gaan uitbreiden naar 5 omliggende gemeentes rond Amsterdam. In dat geval zou het kunnen zijn, dat de gewone binnenvaart geen ligplaats meer kan nemen in o.a. Zaandam. Er zijn gesprekken met de StichtingSail gaande over dit (nautische) evenement in Zaanstad. Hoe dit af gaat lopen is nog niet bekend.

Aanbrengtocht historisch varend erfgoed 24 juli 2019:
Op 24 juli 2019 zal er een vloot van ± 50 historische vaartuigen afmeren aan de binnenvaartkade in Wormerveer aan het Noordeinde voor één nacht voor het evenement in Alkmaar. Er zal deze twee dagen geen ligplaats zijn voor de binnenvaart.
De groep zal waarschijnlijk en afhankelijk van de daadwerkelijke omvang worden geschut in drie schuttingen. Deze ochtend zal er waarschijnlijk geen bloktijd zijn om zowel de beroepsvaart als deze vloot weg te kunnen schutten.

City Swim:
Op zaterdag 20 juli 2019 staat dit evenement gepland tussen de Julianabrug en de Prins Clausbrug. Hiervoor wordt nagedacht dat er twee maal een stremming of scheepvaartbeperking plaats vindt.
Er worden verschillende alternatieven aangedragen om de hinder te beperken. Al met al vinden de aanwezigen dat als er een vaarwater opgewaardeerd dient te worden tot klasse V, dat geen speelterrein kan zijn voor allerlei "leuke" activiteiten en men dus terughoudend met dit soort zaken dient om te gaan.

Tegelijkertijd wordt er ook opgemerkt, dat er in de laatste warme zomer veel gezwommen is in de Zaan. Men wil dit reguleren door op twee plekken een afgebakend gebied daarvoor te bestemmen, maar dat kan pas als men de waterkwaliteit en andere voorwaardelijkheden onder controle heeft.

Binnenhavengeld
De ASV heeft in haar nieuwsbrief van februari 2019 de informatie van Port of Amsterdam gedeeld over het binnenhavengeld. Nieuw voor Zaanstad is dat het doorvaarttarief is verwijderd en het kort liggen met het tarief wordt bemoedigd. De ASV heeft daar haar waardering over uitgesproken.

Verplaatsing Bunkerstation Van Megen
De verplaatsing van zijn bunkerstation van de Havenstraat naar de W. Thomashaven. Anton Van Megen levert nog een rapport waaruit blijkt dat de positie van de nieuwe palen naast de Hemtunnel veilig is.

Varen doe je samen
Er is met BLN een convenant met de roeiverenigingen en belangenorganisaties gesloten onder de paraplu van Varen doe je samen. Hierbij is aandacht voor de veiligheid van de roeiers. Specifiek gaat het om gedragingen van de roeiers, zoals omkijken als je vaart. Dit is ook goed om te delen met de Zaanse roeiverenigingen.

Hembrugterrein
Er is kennelijk onbekendheid bij de programma manager Zaanstad van het Hembrugterrein over de scheepvaart van de Zaan en het industriegebied rondom het Hembrugterrein.

Het lichtopstand Z5 op de Zaan brandt 's winters onvoldoende uren door een te kleine capaciteit zonnepaneel. Dit is reeds lange tijd bekend en er wordt een oplossing gezocht met de leverancier.

Op afstand bedienen Zaanstad/Noord-Holland
Tijdens deze bespreking ligt de focus vooral op het feit dat er zoveel verschillende spelers zijn wat betreft verantwoordelijkheden en dat daardoor de kans bestaat, dat de schipper bij verschillende kunstwerken achter elkaar moet switchen van bediener (RWS/ Provincie/ gemeente). Dat zal de doorstroming en een goede afstemming niet bevorderen.
Zaanstad: afstandsbediening provincie N-H is discutabel door de zorg voor locale kennis brugoperators.

Onnodige brugopeningen?
BLN Schuttevaer stelt aan de orde dat mps ZaanFerry, welke vaart tussen A'dam en Zaanse Schans, onnodige brugopeningen geeft. Dit specifieke passagiersscheepje wordt 's winters gebruikt, maar in de zomer is het een lager model, dat onder meer bruggen door kan.

Verder wordt gesproken over het wel of niet "lui" zijn van schippers, die kennelijk niet even op een knopje willen drukken om het schip lager te maken. Havendienst Zaanstad heeft geconstateerd dat er nauwelijks klachten zijn over "te vaak geven van brugopeningen". Conclusie: het zal wel eens voorkomen dat een brug onnodig geopend wordt, maar het lijkt niet echt heel veel te gebeuren. Verder is het vooral een kwestie van goed afstemmen van de brugopeningen, zodat alle partijen er zo min mogelijk last van hebben.

Ook Zaanstad voelt de druk tot meer invoeren van spertijden/blokuren, maar men lijkt daar niet erg toe geneigd te zijn. Wel is de conclusie dat beleidsmakers echt niet meer weten wat de waarde van een schip is qua ontlasting van het wegennet. De ASV heeft de havendienst Zaanstad een rapport gestuurd, waaruit blijkt dat spertijden geen oplossing zijn.

Stand van zaken ongeval Bernardbrug
De onderzoeksraad lijkt het onderzoek almaar verder uit te breiden en er ligt dus nog geen resultaat. Zaanstad gaat ervanuit dat zij alle voorstellen van de onderzoeksraad op zal volgen, maar zou graag willen dat dit breder getrokken werd dan alleen Zaanstad. De Onderzoeksraad echter vindt dat zij zich alleen hoeft te richten op dit specifieke voorval. De ASV heeft erop gewezen dat de uitkomsten van de onderzoeksraad betreffende het ongeval in Grave niet tot tevredenheid stemde bij de ASV, waarbij de ASV blij is dat de Minister niet alle aanbevelingen van de onderzoeksraad wil opvolgen. Daarmee zeggende dat men toch niet klakkeloos alle aanbevelingen zou moeten overnemen. Tegelijkertijd blijkt er geen sprake te zijn van het voornemen om een alarmknop in te stellen. Wel wil men een aandachtsknop plaatsen, maar de verwachtingen daarover zijn niet erg hoog gespannen.
Zaanstad: Men is in afwachting op het onderzoeksrapport van de OVV.
Het politieonderzoek ligt bij het OM. A.d.h.v. de uitkomsten kunnen wij bekijken of er aanpassingen nodig zijn, die mogelijk vertaald worden naar landelijke normen.

Dag van de binnenvaart
Er komt een dag van de binnenvaart waarop men de binnenvaart wil promoten, inclusief het werken in de binnenvaart. Dat is al in maart.

Wilhelminasluis
Er wordt weer gewerkt aan de Wilhelminasluis en men verwacht dat de sluis eind 2020 klaar is. Wel zijn er wat bedenkingen betreffende de veiligheidseisen: er dreigt kans op geluidsoverlast, omdat er sprake zal zijn van alarmeringen bij het schutproces.
Zaanstad: ook op de nieuwe sluis komt alarmering op de slagbomen. Hier zijn normen voor die wij volgen.

Volgende vergadering: 06 mei 2019, 09.30-11.00 uur Havenkantoor Zaanstad

Tot zover,
David en Sunniva

Overleg nieuw Feyenoord Stadium

Namens de ASV waren bij deze bijeenkomst, gehouden in het World Port Centre te Rotterdam, Jessica en Ron aanwezig. Daarnaast waren personen aanwezig vanuit bewonersbelangen, Rijkswaterstaat, project Feyenoord City en ThyssenKrupp Veerhaven. Ronald Versloot en Sjaak van Wijk waren namens BLN-Schuttevaer aanwezig. De bijeenkomst werd georganiseerd door het Havenbedrijf Rotterdam (Willem de Weerd).

De bijeenkomst ging over de bouw van het nieuwe stadion van voetbalclub Feyenoord. Deze zal komen op de linkeroever van de Nieuwe Maas in de 'bocht van Esch'. Deels zal het stadion in de rivier worden gebouwd met ervoor een langsdam, waardoor de vaargeul 35 meter verlegd moet worden. Het betreft hier vaarwater dat onder beheer staat van de Rijkshavenmeester en de vaargeul moet aan bepaalde vastgelegde voorwaarden voldoen qua breedte en diepte.

Het MARIN heeft onderzocht wat de effecten zullen zijn op het varen daar in verband met de bouw van het stadion en het verleggen van de vaargeul. Men heeft daarvoor ruim een jaar lang gegevens verzameld over scheepvaartbewegingen, stromingspatronen en windrichting en –sterkte. Voor drie klassen schepen (85 meter, 135 meter en koppelverbanden/duwstellen) kon zodoende de benodigde padbreedte worden berekend in verschillende scenario's van wind en stroming.

Om de uitkomsten te kunnen vergelijken met bochten elders in het land, heeft het MARIN ook gegevens gebruikt van de bochten in Nijmegen en Heerjansdam. Uit die vergelijking concludeert het MARIN dat de veilige en vlotte scheepvaart geen nadelige effecten zal ondervinden als de vaargeul wordt verlegd en het stadion er komt. Het is nu al zo dat 95% van de schepen meer dan 69 meter uit de linkeroever vaart in de opvaart (waar het stadion komt) en de afvaart tot wel 140 meter buiten de vaargeul vaart aan de rechteroever.

In eerste instantie was het plan om dit onderzoek in twee fasen te doen. De vervolgfase waarbij op simulatoren gevaren zou worden, zal gezien de conclusies van deze eerste fase niet nodig zijn.

De ASV heeft aangegeven dat bij ontwerp en bouw van het stadion rekening moet worden gehouden met voor de scheepvaart hinderlijke verlichting die zou kunnen ontstaan. Feyenoord City heeft aangegeven dat de veldverlichting in het stadion zal komen en de wandelgangen eromheen met een gevel zullen worden afgeschermd.

Er werd gevraagd of er al rekening was gehouden met de komst van een brug. Dat heeft het MARIN niet, want daarover is nog niets bekend en besloten over locatie en ontwerp. Zoals eerder duidelijk werd, is de ASV tegen een brug en voor een tunnel. Nu blijkt dat ook wat BLN-Schuttevaer betreft een brug op die locatie een No-go is.

Verslag Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam (WBA)

6 maart 2019
Aanwezig namens de ASV: David Twigt en Sunniva Fluitsma

Vertegenwoordiging ASV
De ASV heeft aangegeven dat in principe Jessica van den Akker aanwezig zal zijn bij het WBA, maar dat dit ook anderen kunnen zijn. Verder is afgesproken dat Sunniva in nauw contact zal staan met André Bredschneijder (Zaanstad) om op de hoogte te blijven van de gang van zaken en visie te delen.

Overdracht bevoegd nautisch gezag
Voor de binnenwateren van Amsterdam gaat het nautisch gezag (weer terug) naar de Gemeente Amsterdam m.u.v. de Kostverlorenvaartroute en de Amstelroute (blijft bij Waternet). Daarbij wil men 's nachts de stad afsluiten voor varend verkeer.

Ambitie gemeente Amsterdam emissieloos 2025
Hierbij heeft de ASV duidelijk gemaakt dat wij direct aan de bel trekken, zoals we ook gedaan hebben, als we uitspraken horen die neigen naar zaken die niet haalbaar zijn, zoals wethouder Dijksma dat in dit geval heeft gedaan m.b.t. goederenvervoer over water wat elektrisch zou moeten zijn in 2025. We weten dat dat dan (nog?) niet zou gelden op de hoofdvaarwegen, maar we vinden dat het voor iedereen heel duidelijk moet zijn wat niet kan en waarom niet.

ADM; handhaving duwbakken in water derden
In het ADM Westhaven (wel PoA gebied) zijn twee sets palen geplaatst, zodat er in totaal plek is voor 16 duwbakken.
Er zal meer gehandhaafd worden op een maximaal aantal duwbakken van 16 stuks.

Stand van zaken brug over het IJ
Betreft het voornemen van de gemeente Amsterdam om een brug te realiseren naar Amsterdam Noord.
Bij de drie ontwerp-varianten is niet bij alle varianten correct rekening gehouden met de nautische veiligheid. PoA wil bij voorkeur geen brug.
Men zegt dat fietsers die brug juist willen. De ASV stelt dat de fietsers vermoedelijk geen idee hebben van de uitvoering van de brug. De ASV wijst op de nog steeds immens populaire Maastunnel voor fietsers. Ook de aanwezigen zien liever een tunnel dan een brug.

Sail 2020
De vorige SAIL was er een enorm probleem met het marifoonverkeer. Er wordt gekeken of er eventueel meer blokkanalen ingevoerd kunnen worden.

Vanuit het verslag van 12 september 2018: Droogteperiode
De lange periode van droogte zorgde o.a. op de Rijn voor lage waterstanden. Er kon met veel minder lading dan normaal gevaren worden. Dit zorgde voor capaciteitsproblemen m.b.t. aan/afvoer en hogere tarieven voor verladers volgens BLN/Schuttevaer.
Containerschepen hadden moeite om de lijndiensten in stand te houden.
In september is geconcludeerd dat het schut-regime IJmuiden geen effect zou hebben voor de binnenvaart. Wel zaten diverse bruggen in Amsterdam vast i.v.m. de hitte.
De stremming van de sluis bij Tiel -dit was een veiligheidsregeling- bleek uiteindelijk mee te vallen en kon binnen 24 uur worden opgeheven.

Voorzieningen (drinkwater, huisvuil, auto-afzet, walstroom)
Drinkwater
Naar aanleiding van het vorige overleg heeft men de druk op de leiding van het drinkwaterpunt laten meten. Deze is tussen de 1,5 en 2 bar. 1,6 bar is de norm in Amsterdam, dus deze waarden zijn goed. Toch wordt er in dit overleg nog gevraagd om via een pomp de druk op te voeren. Ook vraagt de ASV bij de watertappunten

(zoals bij de Haparandadam) het mogelijk te maken voor kleinere aansluitingen om water te laden. Er wordt gekeken naar een mogelijkheid om een gecombineerde aansluiting te regelen.

Afval De milieustraat werkt goed en als er zakken naast geplaatst worden, lijkt dat te komen, omdat het lang duurt voor het apparaat op de chip reageert of omdat er iets vast zit bij de trommel. Wel vindt PoA dat het huisvuil ophalen een taak van (het betreffende stadsdeel binnen) de gemeente Amsterdam is en niet van de haven. Los daarvan vindt men wel, dat hoe dan ook de schipper zijn vuil kwijt moet kunnen. Men blijft hierover in overleg met de stad.

Gebruik walstroom: De ASV wijst op de ergonomisch en vanuit hygiëne-oogpunt onwenselijke wijze, waarop de stekkers aangebracht dienen te worden (laag bij de grond). Het tarief is van 0,34 naar 0,27 eurocent per KWu gegaan.

Betaald parkeren:
Het blijft een heikel punt en er is contact geweest met gemeente Amsterdam of er voor binnenvaartschippers een bezoekerstarief geïntroduceerd kan worden (conform de regeling in Rotterdam). De gemeente Amsterdam heeft een zeer stringent beleid en maakt geen uitzonderingen voor doelgroepen. Men vindt dat we ons zullen moeten neerleggen bij dit standpunt. Wel wordt er gekeken om (niet betaalde) parkeerplekken in het havengebied te realiseren en/of uit te breiden, zoals bijvoorbeeld bij de Sonthaven.

Klant tevredenheid Binnenvaart
PoA (Port of Amsterdam) is gestart met een pilot met een continue meting van klantervaringen (Direct Feedback). Klanten krijgen de gelegenheid om een mening te geven direct na een opgave BHG. Er wordt gevraagd naar ervaringen m.b.t. het doen van een Binnenhavengeld-opgave enerzijds en over de voorzieningen in de haven anderzijds, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen voorzieningen in Amsterdam en die in Zaanstad.
Overall ervaren klanten weinig moeite om Binnenhavengeld opgave te doen. Het PoA werkt aan een systeem o.b.v. automatisch opgave doen d.m.v. checkin-checkout o.b.v. een signaal. Ten aanzien van de voorzieningen is een voldoende gescoord.

Te weinig ligplaatsen in Amsterdam en Zaanstad
Wel geven klanten aan dat er te weinig ligplaatsen zijn. Het tekort aan ligplaatsen is met name in de Amerikahaven. De mening is gebaseerd op ervaringen, waarbij klanten kijken naar een beschikbare ligplaats dicht bij de terminal of de stad. Deze zijn niet altijd beschikbaar. Als er breder gezocht wordt, zijn er vaak wel vrije ligplaatsen. Men raadt schippers aan om gebruik te maken van BLIS (Binnenvaart Ligplaatsen Informatie Systeem); hier kun je op ligplaatsniveau zien wat de bezetting is. Ook de Zaanse ligplaatsen staan nu in BLIS.

Directe link naar BLIS Amsterdam/Zaanstad: http://blauwegolfverbindend.nl/kaart/13/52.40461/4.87688?7

Maximaal 7x24 uur ligplaats nemen ook in Zaanstad!
Zaanstad deelde mee dat de maximale ligtijd van 2 maanden teruggebracht wordt naar een week. Ook in Amsterdam mag je niet langer dan 7 dagen liggen. Men wil een snelle doorstroom. De ASV vroeg waar schepen dan langere tijd kunnen liggen: dat kan dus niet, maar in bijzondere gevallen kun je wel vriendelijk vragen of men een uitzondering wil maken en dat “leidt eigenlijk nooit tot problemen”. De ASV stelde dat schippers niet iedere keer afhankelijk willen zijn van de “vriendelijkheid en begrip”, maar gewoon ergens voor langere tijd moeten kunnen liggen. Er werd gewezen op te weinig ligplaatsen. Volgens de ASV is dat dan verkeerd beleid, maar dat betekent niet dat schippers geen behoefte meer hebben om langer ligplaats te nemen. BLN/Schuttevaer zag het probleem niet. “Dan vaar je gewoon weg en komt even later weer terug”. De ASV vindt dat geen optie.

Nogmaals heeft de ASV uitgelegd, dat schippers gewone mensen zijn met gewone zaken etc…. ”Maar je moet toch kunnen handhaven” is natuurlijk de opmerking. Men kon een voorbeeld noemen van één schip dat langer lag en een probleem vormde. ASV: “dat er een probleem met handhaven is, los je zo niet op”, maar daar stond de ASV dus alleen in.

Plekken met reserveringsregeling en dynamische ligplaatsen
Toewijzing ligplaatsen Binnenvaart op plekken met reserveringsregeling
N.a.v. een vorig WBA is er binnen Divisie Havenmeester van PoA een werkinstructie gemaakt m.b.t. het toestemmen aan schippers om op een reserveringsligplaats te liggen zonder dat er daadwerkelijk gereserveerd is. In de werkinstructie is opgenomen dat, indien de schipper de plek dient te verlaten, dit twee uur vooraf wordt aangegeven, zodat de schipper de tijd heeft om de plek te verlaten.
De wens is ook om te kijken of men meer flexibel met ligplaatsen om kan gaan, zodat plekken bijvoorbeeld gereserveerd voor passagiersvaart anders ingezet kunnen worden als de passagiersvaart daar geen gebruik van maakt.

Binnenvaart wachtplaatsen – ontwikkelingen/inventarisatie

Hoek Afrikahaven Het gaat om ligplaatsen voor kegel-schepen en coasters. Daarbij komt er ook een autoafzetplaats met een milieustraat in het voorjaar van 2019.

Zijkanaal E In het Zijkanaal E liggen al langer illegaal afgemeerde schepen. Het vaarwater is in beheer van RWS en aan de wal gebeuren ook zaken, die strijdig zijn met de omgevingsbestemming. Er wordt onderzocht wat de beste aanpak is, maar daarvoor dient eerst bestuurlijk draagvlak voor gezocht te worden. Dit zal echter niet snel worden opgelost.

Amerikahaven De 2-kegelplaats zal hier op korte termijn verdwijnen i.v.m. de vestiging van een LNG bunkerfaciliteit (Titan). Er is een nieuwe 2-kegelwachtplaats gerealiseerd nabij Nuon.

Zoals aangegeven zijn in de Amerikahaven weinig wachtplaatsen voor binnenvaart (niet kegel).

In de Aziëhaven wordt een openbare kade aangelegd, die nu deels als wachtplaats gebruikt kan worden. Er zijn borden geplaatst. Een driehoeksbord moet gaan voorkomen dat er duwbakken gaan liggen.

Willem Thomas haven (Zaanstad) Wij zien een toeloop van duwbakken die worden afgemeerd, zelfs aan de palen voor de zeevaart. De duwbakplekken liggen vaak vol.

Usselincxhaven De afgesproken verbeteringen op deze steiger om de toegang naar de weg te verbeteren worden uitgevoerd. Aandachtspunt blijft dat je minder breed kunt liggen aan de westkant van de steiger. Dit geldt met name bij aankomst en vertrek van zeevaart. Er is een proef in deze haven met een wachtsteiger en er komen parkeerplekken en een brug over het spoor.

Nieuwe Houthaven 70 m ligplaats: verzoek is om deze op te schalen naar 86 m.

Voorzaan Ligplaats Riviercruise. Aan de binnenkant van de palen wil men nog een ligplaats creëren voor kleinere party schepen noord van de z.g. AI-steiger.
De ASV heeft nogmaals aandacht gevraagd, dat de kleinste schepen (spitsen) eigenlijk geen ligplaats meer kunnen nemen in Zaanstad, omdat de palen te ver uit elkaar staan. Men heeft dit opgepakt met de vraag of er een paal bij geslagen kan worden (tussen twee palen die 40m uit elkaar staan). Of dit gehonoreerd wordt, weten wij nog niet.

Prins Hendrikkade In maart/april exclusief voor riviercruise, de rest van het jaar ook voor binnenvaartdiensten indien niet gereserveerd.

Mercuriushaven Onvoldoende op- en afstapplaatsen voor dag passagiersschepen. Hier komt een op- en afstapplek in de Nieuwe Houthaven op de Danzigerkade.

Generatorverbod Houthaven: walstroomvoorzieningen zijn er al. Met het oog op de realisatie van de woonwijk komt hier een generatorverbod (per 2020) lezen we in de notulen. Tegelijkertijd wordt er al gereageerd alsof dit verbod er al is. Als er maar even een generator wordt gestart, krijgt de schipper al bezoek van een BOA. Op een vraag wat schepen moeten doen als de stroomvoorziening niet werkt, wordt medegedeeld dat je dan maar weg moet varen, want je mag geen generator gebruiken. Dat gaat de ASV wel erg ver, tenslotte is dat overmacht. Maar de uitspraak blijft: je mag nu eenmaal geen generator gebruiken, dus dan moet je maar ergens anders gaan liggen.

Havengeld/Poseidon

PoA werkt op dit moment aan een project (met pilot klant Rederij de Jong) om te komen tot een digitaal platform voor locatie-gegevens van duwbakken met zogenaamde trackers.

Met dit platform, Poseidon geheten, wil PoA het volgende voor haar duwbak-klanten mogelijk maken:

1. Het automatisch opgave doen voor het Binnenhavengeld op basis van check-in / check-outs in het Amsterdams/Zaanse havengebied;
2. Het bieden van een actueel inzicht in de bezettingsgraad van duwbakken met trackers op afmeerlocaties in het Amsterdamse havengebied;

Het is de bedoeling dat het platform generiek werkt. Dat wil zeggen geschikt is voor het ontvangen van data van diverse soorten trackers.

In een latere fases zal het automatisch opgave doen ook voor overige binnenvaart geïntroduceerd worden. Dat is nu echter nog niet aan de orde. Het huidige Binnenhavengeldstelsel blijft gewoon van toepassing.

Ontgassen: Er is komt een ontgassingsfaciliteit in de Amsterdamse haven. De ontgassingsinstallatie wordt geïnstalleerd en is gekoppeld aan de installatie van MAIN. Als dat succesvol verloopt, is de ontgassingsinstallatie klaar voor gebruik en start ook de handhaving op het verbod van varend ontgassen van benzeen en benzeen-houdende stoffen. De handhaving gebeurt dan door de politie. De eerste maanden betreffen nog een proefperiode. Wanneer dit start, wordt o.a. gemeld in het binnenvaart bulletin.

Volgend WBA overleg 6 maart 2019 van 13.00 – 15.00 uur locatie: Agidalex, Petroleumhavenweg 3 Amsterdam (vergaderzaal Stal)

Nieuwe Havenverordening: Algemeen, toelichting en CCR 2 motoren

Bij de presentatie van de Nieuwe Havenverordening voor Amsterdam en Rotterdam bleek (zoals al eerder was geconstateerd) dat de verordening helderder en positiever is geschreven dan de voorgaande verordening. De ASV heeft erop gewezen, dat er ook hierbij een toelichting wenselijk is, maar die komt er ook. Dit is toegezegd tijdens het overleg.

Ook heeft de ASV naar voren gebracht dat verschillend beleid op milieugebied niet wenselijk is en die verplichting van CCR 2 motoren in Rotterdam achterhaald is. Dit blijkt een afspraak te zijn n.a.v. de bouw van de Tweede Maasvlakte gezien het “milieu”. Dat er zoiets als voortschrijdend inzicht bestaat en terugkeren op je schreden als het een fout besluit is, schijnt een niet te nemen hobbel te zijn.

Nieuwe Havenverordening: Woning binnentreden zonder toestemming van de bewoner door BOA’s

Gesproken wordt over artikel 14.4 waarin bepaald wordt in welke gevallen toezichthouders of opsporingambtenaren bevoegd zijn een woning binnen te treden, zonder toestemming van de bewoner. De bevoegdheid tot het binnentreden is gestoeld op artikel 149a van de Gemeentewet. Van de bevoegdheid kan in principe alleen gebruik worden gemaakt indien een machtiging op grond van de Algemene wet op het binnentreden is afgegeven.

Het is dus belangrijk dat schippers weten dat een BOA vanuit de havenverordening alleen zonder toestemming een woning aan boord mag binnentreden, als hij/zij een machtiging op grond van de AWB (Algemene Wet op het Binnentreden) bij zich heeft, of in ieder geval kan aantonen, dat die er is.

Treedt een BOA toch binnen, dan moet de schipper tot 2 maal toe duidelijk zeggen dat hij de toegang weigert te verschaffen. Luistert de BOA daar niet naar, dan begaat de BOA een MISDRIJF!

Wat wel vreemd is, is dat men zegt dat dit voor een toezichthouder dan weer niet zou gelden (????)

Ware Koers 2030 => Visie BLN/Schuttevaer versus visie ASV

BLN-Schuttevaer heeft een stuk geschreven en volgens zeggen rondgestuurd naar de provincies, genaamd “Ware Koers 2030”. Hoewel het in het WBA gepresenteerd werd als “de binnenvaart vindt” heeft de ASV aan de WBA laten weten, dat dit rapport zeker niet één op één ondersteund wordt door de ASV. De ASV, toch ook schippers vertegenwoordigend, is het met een aantal zaken zoals gesteld in dat rapport absoluut niet eens en maakt zich zorgen over de wijze waarop men “de visie” namens “de binnenvaart” in diverse provincies presenteert.

Zo vindt de ASV o.a onderstaande tekst **niet datgene wat wij nastreven:**

visie 4: vervoer over water volledig ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en trends voor de toekomst

Naast de hiervoor genoemde maatregelen op het gebied van verduurzaming doen zich in de binnenvaart tal van nieuwe en innovatieve ontwikkelingen voor op het gebied van:

- *technologische vernieuwing: zoals semi autonoom varen (bijv. Roboat-concept Amsterdam);*
- *digitalisering: zoals Blauwe Golf in Zuid- en NoordHolland;*
- *“Just in time delivery”: zoals procesplanning tussen leverancier en klant;*
- *WATERTRUCK-plus: innovatief concept van kleine duwbakken voor kleinschalige vaarwegen.*

Het is ook voor de overheid van belang deze ontwikkelingen op de voet te volgen en mede te faciliteren bij planvorming en realisatie voor bestaande en nieuwe infrastructuur.

Schrijft BLN/Schuttevaer

De ASV vindt zeker niet dat de overheid het Watertruck+ concept zou dienen te faciliteren bij planvorming en realisatie voor bestaande en nieuwe infrastructuur.

De ASV wil juist benadrukken dat de diversiteit van de binnenvaartvloot gegarandeerd zou moeten worden en zou daar graag actie op zien van de provincie. Watertruck+ concept is alleen geschikt voor korte trajecten, dus maar heel beperkt inzetbaar. Tegelijkertijd bij facilitering wordt het wel een extra concurrent voor bestaande kleinere schepen, die aan tal van eisen moeten voldoen.

Bij de presentatie leek het er sterk op dat dit “namens de hele binnenvaart” aangeboden werd en dat is dus niet zo.

Nieuwe overleg-datum: 11 september v.a. 12.30 uur

Spiksplinter nieuwe kade Zutphen.

Maar let op! de kade steekt aan de bovenkant 25 cm uit. En om de meter een stripje. Dit is een kwestie van maanden voor alles krom gebogen is. de schippers die ons op de hoogte stelde had net geluk, maar als het water iets hoger geweest was had het in zijn boeiing gestoken.

Opmerking schipper: “Hou er maar eens een wrijfhout tussen als er een schip langs komt of opzij komt.”

Het bovenste stuk van de kade is recht, het middelste stuk is net zo krom als de IJssel zelf. .

De bolders staan ook niet goed en voldoen niet aan de richtlijnen RVW 2017 (zo vertelde een medewerker van de RWS aan de schipper)

Een brug te veel

De ASV is aanwezig geweest bij een bijeenkomst, die ging over een oeververbinding bij de bocht van Esch. De gemeente is aan het onderzoeken voor welke oeververbinding ze gaan. Een tunnel is veel duurder in aanschaf dan een brug, maar het onderhoud daarentegen veel goedkoper. Al eerder heeft de ASV een interview gegeven op tv Rijnmond over een eventuele brug en waarom die er niet zou moeten komen. Ook hebben we een brief gestuurd aan de gemeente, waarin we een brug op die plek afraden. Aan de hand van die brief zijn wij uitgenodigd op de bijeenkomst, die plaatsvond op 27 maart jl.

De vertegenwoordigers van de bewoners "de Veranda" trapten de vergadering af met een stukje geschiedenis over de Erasmusbrug. De bewoners voelen zich niet gehoord en willen betrokken worden bij het proces. De bewoners hebben middels een enquête laten weten dat 3% geen mening heeft, 10% helemaal geen oeververbinding wil, 11% voorstander is van een brug, maar het overgrote deel van 76% is voorstander van een tunnel. Ze zien betreft het woon-werkverkeer de voordelen van een oeververbinding. Een tunnelverbinding heeft de voorkeur, maar het allerliefst zou men een metrotunnel hebben, omdat dit de luchtkwaliteit verbetert. Ze noemen ook de scheepvaart. BLN heeft al aangegeven aan de bewoners dat een brug "No Go" was en ASV heeft gewezen op het risico van aanvaringen. De spreker vraagt dan ook om het havenbedrijf, Rijkswaterstaat, BLN en ASV niet te negeren. De bewoners hebben zich goed laten informeren en kwamen met veel feiten, ze kregen hier aan het einde van de vergadering nog een compliment voor. De commissie leden stelden de vraag: "stel dat er toch een brug komt, welke plaats zou dat de voorkeur hebben, de bocht van Esch of een brug bij Krimpen?" De voorkeur zou dan een oost-oost verbinding zijn (Krimpen).

De tweede spreker is een vertegenwoordiger van de bewoners "de Esch". Ook deze bewoners willen de bereikbaarheid verbeteren, maar zien niet de oplossing in een brug vanwege de risico's die dat met zich mee brengt voor de binnenvaart. Hij sluit af door de commissie leden uit te nodigen om op 25 mei as. eens een kijkje te nemen bij de Esch om te laten zien hoe het erbij ligt en wat er behouden moet worden. Er wordt gevraagd of er behoefte is aan een metrostation, maar dat is er niet. Wel sluit hij zich bij zijn vorige spreker aan, dat de bewoners meer betrokken willen zijn in het proces.

De derde spreker is van bewonersvereniging "Filterweg". Hij sluit zich aan bij zijn vorige sprekers en wil graag samen met hen optrekken. Hij had nog wel een voorstel om het openbaar vervoer met autonoom bestuurde voertuigen uit te voeren. Dit zou goedkoper en milieuvriendelijker zijn.

De ASV was de laatste spreker (de hoofd act komt altijd aan het eind). We hebben de ASV voorgesteld. Een groot deel van ons ledenbestand doet de havens van Rotterdam aan en wij kunnen dan ook als geen ander aangeven hoe de situatie op het water eruit zou komen te zien. Een brug die Feyenoord met de Esch verbindt, zou de meest ongelukkige keuze zijn, omdat de brug in een bocht ligt waar ook nog eens bijzondere en heftige stromingen zijn. De brug moet een gedeelte hebben, dat open kan voor zeevaart of transporten. Een opening van de brug zal verkeersoponthoud veroorzaken. Een bruggedeelte dat opent, brengt een aanzienlijke vaarwegversmalling met zich mee door een brugpijler. Dan meegenomen dat een brug storingen veroorzaakt op de radar, marifoon en AIS, brengt het op deze plek gevaarlijke situaties met zich mee. De ASV gaf aan dat wanneer een brug op een recht stuk rivier komt te liggen, dit minder problemen met zich meebrengt, dus een oost-oost verbinding. De commissie gaf aan het fijn te vinden uitgelegd te hebben gekregen wat een brug betekent voor de scheepvaart. Een commissielid zegt de veiligheidsaspecten wel te snappen maar er zijn meer bruggen en daar zijn toch ook geen problemen mee. Hij gaf aan dat het een stuk vakmanschap is, dat de schipper met een gevaarlijke situatie om kan gaan en snapt het probleem niet. De ASV legt uit dat men visueel niet om de bocht kan kijken en een radar door een brug in de bocht ook geen zuivere signalen meer doorgeeft. Dan wordt het een beetje gokwerk en dat is gevaarlijk. Er wordt nog gevraagd of een brug oponthoud geeft voor de binnenvaart. Wij geven aan wanneer de brug hoog genoeg is, dit over het algemeen wel mee zou vallen, maar wel de grote hoge schepen en transporten hier last van gaan krijgen. Een ander lid van de commissie gaf aan de problemen wel te snappen, maar dat een verkeerspost voor je om te hoek kan kijken. De ASV zegt dat kan, maar het blijft beperkte informatie en een spannende bocht om te passeren dan, zeker met die stromingen. Een schip haalt daar wel snelheden van 21 kilometer per uur en dat is een wezenlijk verschil met bruggen zoals in Luik, waar de stroomsterkte veel minder is. Er wordt gevraagd aan ons of er in Nederland nog meer van dit soort plekken zijn met een brug in een bocht. Wij hebben het voorbeeld in Nijmegen aangehaald waar deze week nog een aanvaring met een passagiersschip plaats gevonden heeft, gewoon omdat ze elkaar niet gezien hebben.

Na ons kwam de wethouder aan het woord. In het coalitieakkoord staat dat ze moet werken aan een derde stadsbrug/oeververbinding. Het is belangrijk voor de toekomst om een verbinding te hebben naar zuid. Ook staat in het akkoord dat we moeten werken aan een metroverbinding en dat is een ingewikkeld proces. Tot dit moment was het onderzoek nog in een zogenaamde "pre verkenningsfase". Het blijkt best ingewikkeld te zijn en we zijn nu over aan het gaan naar de verkenningsfase met de opdracht aan de wethoudster om een oeververbinding te verzorgen. Ze wil daarvoor alle partijen met de neus dezelfde kant op hebben om financiële steun van het Rijk te krijgen. Haar voornemen is om de bewoners meer te betrekken in het proces. De wethoudster wil graag een verbinding oost hebben, want zo maakt ze het meeste kans op geld van het Rijk. Leefbaar Rotterdam reageerde daarop geïrriteerd; "dan hebben jullie nu dus al besloten". De wethouder vindt van niet. Er komt nog een inspreekronde en men kan zienswijzen sturen ergens in augustus. Er moet ook nog onderzoek gedaan worden wanneer er besloten is waar de oeververbinding komt, wat de invloeden op het milieu zullen zijn. Ook moet er rekening gehouden worden met de nautische aspecten en dat moet meegenomen worden in de verkenningsfase. De wethouder wil graag een klankbordgroep met de schippersvereniging, RWS, Havenbedrijf Rotterdam en een ingenieursbedrijf.

Er zijn drie studies gedaan naar een West, Oost en naar Oost-Oost verbinding en daar is in de "pré-verkenning" West afgevallen. En of er een brug komt of een tunnel moet nog onderzocht worden. Een brug lijkt de goedkoopste oplossing, maar er moet beter onderzocht worden. Een metroverbinding lijkt nog ver weg vanwege de kosten van twee miljard, maar er moet in het ontwerp wel rekening gehouden worden met een toekomstige metroverbinding.

FLITSLAMPJES

Sluisplanning

Minister van Nieuwenhuizen schrijft in een brief aan de Kamer: “De sector en Rijkswaterstaat hebben goede ervaringen met Sluisplanning bij sluizen waar werkzaamheden zijn, omdat de bedienaar inzichtelijk heeft hoe hij het beste de aankomende schepen kan inplannen per schutting van de sluis en een schipper weet hoe laat hij door de sluis kan.”

Dit staat in de brief van de Minister aan de Kamer over het beter bedienen van bruggen en sluizen. Nu trekt de Minister deze conclusies vanuit een overleg met de BLN Schuttevaer en Evofenedex.

Wij horen ook andere geluiden: de planningtool lijkt nu op veel plaatsen ingezet te worden, zodat schippers overal lang van tevoren hun aankomsttijd moeten doorgeven. Dat kan tot grote problemen leiden.

“De sector” is vertegenwoordigd door de BLN-Schuttevaer (en Evofenedex?). De vraag vanuit de ASV is: Voldoet Sluisplanning aan: efficiëntere afstemming bedienvensters op andere objecten en vlottere en veiligere afhandeling van het scheepvaartverkeer?

WAT VINDT U HIERVAN? Op facebook waren de lezers zeker niet zo enthousiast!

Rapport van BLN-Schuttevaer namens “de binnenvaartsector?”

N.a.v. de presentatie van een rapport van BLN-Schuttevaer tijdens het WBA heeft de ASV als volgt gereageerd: Toch wil ik hierbij meegeven dat dit rapport zeker niet één op één ondersteund wordt door de ASV. De ASV, toch ook schippers vertegenwoordigend, is het met een aantal zaken absoluut niet eens. Zo vindt de ASV o.a. onderstaande tekst niet datgene dat wij nastreven:

Visie 4: vervoer over water volledig ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en trends voor de toekomst. Naast de hiervoor genoemde maatregelen op het gebied van verduurzaming doen zich in de binnenvaart tal van nieuwe en innovatieve ontwikkelingen voor op het gebied van: • technologische vernieuwing: zoals semi autonoom varen (bijv. Roboat-concept Amsterdam); • digitalisering: zoals Blauwe Golf in Zuid- en Noord-Holland; • “Just in time delivery”: zoals procesplanning tussen leverancier en klant; • **WATERTRUCK-plus: innovatief concept van kleine duwbakken voor kleinschalige vaarwegen. Het is ook voor de overheid van belang deze ontwikkelingen op de voet te volgen en mede te faciliteren bij planvorming en realisatie voor bestaande en nieuwe infrastructuur.**

Zo vindt de ASV zeker niet dat de overheid het Watertruck+ concept zou dienen te faciliteren bij planvorming en realisatie voor bestaande en nieuwe infrastructuur.

De ASV wil juist benadrukken dat de diversiteit van de binnenvaartvloot gegarandeerd zou moeten worden en zou daar graag actie op zien van de provincie. Watertruck+ concept is alleen geschikt voor korte trajecten, dus maar heel beperkt inzetbaar. Tegelijkertijd bij facilitering wordt het wel een extra concurrent voor bestaande kleinere schepen die aan tal van eisen moeten voldoen. Dit is slechts een eerste opmerking, maar bij de presentatie leek het er sterk op dat dit “namens de hele binnenvaart” aangeboden werd en dat is dus niet zo.

Cyberaanvallen

We hebben er al vaak voor gewaarschuwd. Maar nu is het dan toch aangetoond: Waterwerken zijn kwetsbaar voor cyberaanvallen.
Zie de Binnenvaartkrant: Algemene Rekenkamer: “Waterwerken zijn kwetsbaar voor cyberaanvallen” binnenvaartkrant.com/waterwerken-zi… via @BVK_binnenvaart

North Sea Ports heeft weer een nieuwe “tool”

Sinds enige tijd test North Sea Ports een nieuwe binnenvaartapp genaamd Harmonie. Deze is ontwikkeld door binnenvaartschippers en BLN/KSV.
Het doel is zowel de juiste, volledige als tijdige informatie over uw bedrijf te genereren voor een betere veiligheid in de haven en juiste facturatie.
Het betreft de reis- en verblijfsgegevens binnen de haven van Terneuzen (incl. Sluiskil en Sas v Gent).

Ontstening van de Maasoevers gaat gewoon door

“Scheepvaart heeft geen last van verondieping en waar dat verwacht zou kunnen worden, wordt op voorhand gebaggerd.” Dit alles als gevolg van Europese wetgeving, Ruimte voor de Rivier. Waar zijn de ervaringsdeskundigen? (omroep L1, 27 maart)

Artikel 14.4 Betreden van woonruimten lang niet altijd toegestaan

Personen die zijn belast met het toezicht op de naleving of de opsporing van het bepaalde bij of krachtens deze verordening zijn bevoegd een woning binnen te treden, zonder toestemming van de bewoner, voor zover het toezicht op de naleving of de opsporing van het bepaalde bij of krachtens deze verordening dit vereisen.

Toelichting artikel 14.4
In artikel 5:15 Awb is bepaald dat een toezichthouder bevoegd is elke plaats te betreden met uitzondering van een woning zonder toestemming van een bewoner. In artikel 14.4 wordt om die reden nu slechts bepaald in welke gevallen toezichthouders of opsporingsambtenaren bevoegd zijn een woning binnen te treden, zonder toestemming van de bewoner. De bevoegdheid tot het binnentreden is gestoeld op artikel 149a van de Gemeentewet. **Van de bevoegdheid kan in principe alleen gebruik worden gemaakt indien een machtiging op grond van de Algemene wet op het binnentreden is afgegeven.** Opgemerkt wordt dat onder het begrip “woning” tevens een woning aan boord van een schip moet worden verstaan.

SAB-er de flap

Het SAB gaat aan iedereen, die in het bezit is van een ecokaart een nieuwe kaart toezenden. De nieuwe kaart zal de chip ingebouwd hebben welke er nu opgeplakt zit en er kan contactloos met het apparaat verbonden worden. Dit is om de problemen met de magneetstrip op te lossen. Tot u uw nieuwe kaart ontvangen hebt, kunt u de huidige pas blijven gebruiken. Deze zal ook na 1 april nog werkend zijn.

MAAR: inmiddels heeft een van onze leden een nieuwe SAB pas ontvangen:
Melding SAB: **Oude passen vernietigen. Twee weken na ontvangst van de nieuwe kaart, zal de oude niet meer werken.** Leuk voor degenen, die net aan een langere reis zijn begonnen en de post thuis hebben liggen...

Europa

Artikel 13

Wat gaat Artikel 13 dan voor jou zelf betekenen?

Dat je filmpjes, foto's en artikelen niet meer kunt delen op internet, omdat ze geblokkeerd worden. Ook wanneer deze niet auteursrechtelijk beschermd zijn. Dat je verstoten blijft van informatie en discussie, omdat content van anderen geblokkeerd wordt en jou dus niet bereiken kan.

Maar ook dat bijvoorbeeld de ASV op bijvoorbeeld facebook of twitter geen artikel van de scheepvaartkrant of een bericht van een organisatie of overheid kan delen of toevoegen, zelfs geen citaat meer kan plaatsen in de berichtgeving.

Zelfs alleen het delen van een link wordt ineffectief, omdat de thumbnail (zeg maar het plaatje wat automatisch bij een link verschijnt) niet meer toegestaan is, maar hier gaat artikel 11 over.

Je snapt natuurlijk wel dat een kale url (zoals in deze tekst gebruikt) minder aandacht trekt dan een plaatje om op te klikken.

Zie ook https://savetheinternet.info/
De petitie: https://www.change.org/p/european-parliament-stop-the-censorship-machinery-save-the-internet

De wet, een onderdeel van de nieuwe Europese wet ter bescherming van auteursrecht.

Volgens een van onze denktankleden draaien de beleidsmakers daar in door ten koste van de burgerrechten en ten gunste van tech-multinationals. *"De wet schiet het doel voorbij en degene voor wie het bedoeld is, zoals artiesten, kunstenaars, journalisten, hebben er geen baat bij. (Mogelijk eerder last van)."*

Een paar stukjes met een uitleg en stand van zaken over het omstreden Artikel 13.

https://www.bitsoffreedom.nl/2019/02/21/alleen-het-europees-parlement-kan-het-uploadfilter-nu-nog-tegenhouden/

https://juliareda.eu/2019/02/meest-extreme-artikel-13/

https://juliareda.eu/2019/02/artikel-13-endgueltig/

Of bekijk het filmpje op deze site:
https://pledge2019.eu/nl

Wil je weten wie de Nederlandse raadsleden zijn die vóór artikel 13 stemmen?
Zie https://saveyourinternet.eu/nl/

Ein Zwei Wasserschutzpolizei

Boete navigatie status

ASV heeft een melding gekregen van een collega waarbij de Wasserschutzpolizei een boete overhandigde wat zeer discutabel is. Deze collega vaart voornamelijk in Duitsland en kreeg een bekeuring voor een overtreding van afgelopen december 2018; 4 maanden is deze boete onderweg!

Foto als bewijsmateriaal AIS status
De overtreding wordt met fotobewijs van een AIS-beeld geleverd. Deze foto wilde de schipper hou-den, maar dat was niet toegestaan. Zonder dat de schipper het weet zijn tijdens het rusten foto's gemaakt waaruit zou blijken dat dit schip afgemeerd lag, hierbij had men ook foto van het AIS-beeld waaruit opgemaakt zou worden dat het schip "met motor onderweg is". Op de foto van het AIS-beeld staat de S.O.G. ook op 0,0 km/h.

Bewijsmateriaal is ondeugdelijk
De bewijsvoering die de overtreding moest aantonen verbaasde de schipper, want deze heeft een automatische aanpassing van navigatie-status in het menu van het AIS-apparaat gezet toen deze eigenaar werd in oktober 2018.
Het AIS-apparaat is van medio 2018 en door een Duitse installateur ingebouwd met inbouw verklaring. Het apparaat is in goede staat. De schipper wil de boete niet betalen en heeft protest aangetekend bij de Wasserschutzpolizei die de boete (post) kwamen brengen. Om in de praktijk aan te tonen dat de Wasserschutzpolizei fout zit heeft de schipper een stukje gevaren en is daarna aangemeerd aan de kade met Wasserschutzpolizei aanwezig in de omgeving zodat deze op eigen AIS-beeld kan zien dat daadwerkelijk de navigatie-status verandert.

Hierbij zag de Polizeibeambte dat wel degelijk de navigatie-status van 'onderweg met motor' na enkele minuten te zijn aangemeerd de navigatie-status tot 'aangemeerd' aangaf.
Er waren hierbij ook meerdere collega schippers die getuigden dat de automatische navigatie-status wel degelijk functioneert.

Deze moedige schipper heeft bezwaar gemaakt tegen het protocol en een "Anzeige" aan de Wasserschutzpolizei gemaakt dat hier iets niet juist is, en vraagt zich af of dit zomaar mag: met fotobewijs boetes uit te schrijven.

Onderbouwing kritiek IWT platform in vogelvlucht, cijfers en feiten

Op de voorjaarsvergadering heeft de ASV nogmaals de achtergronden van haar kritiek op het IWT platform aan de orde gesteld. Hieronder vindt u de teksten van de besproken sheets.

IWT platform Betaald uit het Reservefonds: sloopfonds
Na eerdere nationale sloopregelingen:
in 1989 start met saneringsregeling die bestond uit
1. een sloopregeling en
2. “oud voor nieuw”-regeling.

Opzet regeling:
- oude en overbodige scheepsruimte uit de markt halen door eigenaren daarvoor een sloopuitkering te geven en
- Door heffing op nieuwbouw ongebreidelde uitbreiding te voorkomen.

1989 -1998 verschillende slooprondes

Het geld voor de sloopuitkeringen bijeengebracht door
- een sloopbijdrage van de actief varenden,
- de “oud voor nieuw”-boetes die door ondernemers zijn betaald die nieuwe schepen in de vaart brachten
- De sloopuitkering, de “oud voor nieuw“-heffing en de sloopbijdrage waren gebaseerd op de tonnage van het schip

In het Reservefonds zat nog, door Nederlandse schippers opgebracht:

droge lading	duwboten	tankvaart	totaal
9.829.841,00	398.964,00	11.552.659,00	21.781.464,00

Exclusief rente e.d., dat gaat naar de overheid!!

Volgens richtlijn VO 718/1999: het geld kan besteed worden (artikel 3 lid 4 en 5).
a) Aan crisismaatregelen: zelfs in 2008 vond men het geen “crisis”
b) Aan maatregelen welke zijn:
- vervroegde pensionering of omscholing van ondernemers in de binnenvaart
- omscholing van werknemers
- vorming van commerciële samenwerkingsverbanden
- aanpassing van schepen t.b.v. verbetering arbeidsomstandigheden en veiligheid
- bijscholing van binnenschippers / ondernemers
- innovatie en vergroening

b) Aan de overige mogelijke maatregelen t.b.v. de binnenvaart:
Maar: Aan de benutting van de gelden is de voorwaarde verbonden dat ESO en EBU dit gezamenlijk aanvragen (oftewel het eens zijn over de besteding)

Maar dat deden ze niet. Wat deed EBU en ESO wel?

ESO en EBU zorgden voor zichzelf!
Na lobby van ESO en EBU is de verordening in 2014 gewijzigd.
Toegevoegd: het geld van de binnenvaartondernemers kan nu ook besteed worden aan versterken Europese organisaties van binnenvaartondernemers (ESO en EBU dus)

Theologitis DG MOVE tegenover ASV : “ESO en EBU willen alleen de eigen plantjes water geven”

ESO en EBU:
- Vervroegde pensionering is een persoonlijke zaak en sowieso uit de tijd.
- Omscholing is gezien de arbeidsmarkt niet nodig en
- Verreweg de meeste schepen zijn zodanig gemoderniseerd dat er goede en veilige arbeidsomstandigheden zijn.
- Met betrekking tot de vorming van commerciële samenwerkingsverbanden is het wachten op goede en levensvatbare initiatieven.

Argumentatie ESO en EBU:
Dit platform zal zich inhoudelijk onder meer richten op professionalisering/bijscholing van ondernemers, innovatie en vergroening.

NOG EEN CCR??
Conclusie:
ESO en EBU hebben 6 miljoen aan zichzelf uitgegeven en waar is de ondersteuning van de particuliere schipper?

Voies Navigables de France (VNF)

Vaartrechten Frankrijk digitaal aangeven op straffe van boete

Sinds 1 januari 2019 moet u als (Franse of buitenlandse) binnenvaartvervoerder, die actief is op het netwerk onder het beheer van Voies Navigables de France (VNF) uw lading aangeven via de digitale tool van VELI* zodra uw reis in het Seine-Scheldegebied begint of eindigt.

Niet-nakoming van deze verplichting leidt tot sancties:

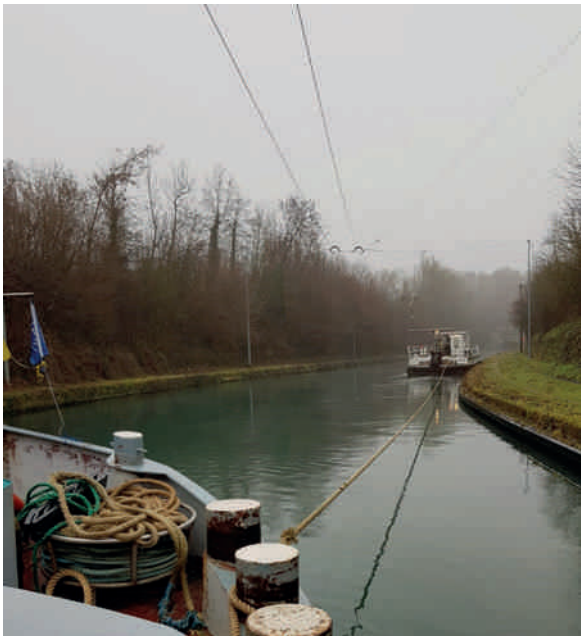
- Sinds 1 januari 2019 staat een papieren aangifte gelijk aan geen aangi¬fte.
- Een aanmaning wordt u per post toegestuurd en, tenzij er een dwingende reden is, wordt de tol die aan u wordt belast met een boete van 50 % verhoogd.
- Na de eerste aanmaning wordt de bijdrage voor de volgende trajecten die niet via VELI worden aangegeven, automatisch met 50 % verhoogd.
-

Uitleg hierover en hulp met de digitale aangifte vindt u op onderstaande site
http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/NL_Depliant_VELI_-_Pourquoi_-_comment_v5_20190227143506.pdf

Navigeert u voor het eerst op het VNF-netwerk?

1 Maak uw account op VELI aan door op de knop "Ik ben een nieuwe klant" te klikken. (Ik heb nog nooit op het netwerk onder het beheer van VNF genavigeerd).

2 U komt vervolgens bij de velden die u moet invullen om uw account aan te maken.



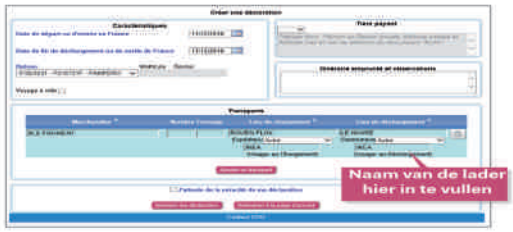
VELI VOYAGE EN LIGNE (REIS ONLINE)

Wat moet u op VELI invullen?
Nieuw in te vullen velden

1

NAAM VAN DE LADER (BEGUNSTIGDE VAN HET TRANSPORT)

Met deze gegevens kan VNF zijn binnenvaartklanten beter leren kennen. Ze zijn belangrijk om de aantrekkelijkheid van de rivier voor de industrie te ontwikkelen.
In ieder geval zijn de verzamelde gegevens vertrouwelijk en in hoge mate beschermd: ze kunnen enkel worden gebruikt door VNF, voor toezicht op steunmaatregelen en voor statistische doeleinden, en door bepaalde havens voor de berekening van een korting op de domijnheffing voor gebruikers van de waterweg.



2

LEGE VAARTEN

Als VNF weet wat uw routes zijn, kunnen we ons serviceaanbod aanpassen aan de behoeften van het vak.

De aangifte van de lege vaart is en zal niet vergezeld van een tolfactuur voor vrachtvervoer.

Niet-nakoming van deze verplichting leidt tot sancties:

- Sinds 1 januari 2019 staat een papieren aangifte gelijk aan geen aangifte.
- Een aanmaning wordt u per post toegestuurd en, tenzij er een dwingende reden is, wordt de tol die aan u wordt belast met een boete van 50 % verhoogd.
- Na de eerste aanmaning wordt de tol voor de volgende trajecten die niet via VELI worden aangegeven, automatisch met 50 % verhoogd.

Geluidshinder en trillingen op de werkplek

Geluidshinder en trillingen op de werkplek (artikel 14.09) - Toepassing op de bestaande vloot

In haar voorstel, dat het vertrekpunt vormt voor het huidige overleg, voorzag de Duitse delegatie niet in overgangsbepalingen voor de bestaande vloot met betrekking tot geluidshinder op de werkplek. Ze voorzag echter wel in overgangsbepalingen met betrekking tot trillingen, die als volgt kunnen worden samengevat:

Schepen die de Rijn bevaren	t ≤ 1976	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat
	1976 < t < 1995	
	t ≥ 1995	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na 1.1.2035
Schepen die uitsluitend waterwegen buiten de Rijn bevaren	t ≤ 2008	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat
	t> 2008	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na 1.1.2035

Opmerking: de overgangsbepalingen zijn strenger voor oudere schepen.

Als er bij vraag 3.2 voor optie A of B wordt gekozen, zijn er verschillende opties voor de toepassing op de bestaande vloot, namelijk:

Optie A: er zijn geen overgangsbepalingen nodig voor de bestaande vloot.

Optie B: overgangsbepalingen met een korte termijn volstaan, omdat de EU-richtlijnen al van toepassing zijn.

Optie C: er zijn alleen overgangsbepalingen nodig voor de schepen die niet in het toepassingsgebied van de EU-richtlijnen vallen, namelijk schepen met alleen zelfstandigen aan boord.

Optie D: er zijn overgangsbepalingen met een lange termijn nodig voor alle bestaande vaartuigen.

Optie E: er zijn overgangsbepalingen nodig om alle bestaande vaartuigen van de nieuwe voorschriften vrij te stellen. De nieuwe voorschriften zijn alleen van toepassing op nieuwe vaartuigen.

Argumenten:

- **Duitse delegatie (2018): er zijn geen overgangsbepalingen nodig. De wijzigingen van ES-TRIN hebben geen gevolgen voor de bestaande vloot. In theorie moeten binnenvaartschepen al sinds 15 februari 2006 voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 2003/10/EG en sinds 6 juli 2011 aan die van Richtlijn 2002/44/EG.**
- Franse delegatie en ESO (2018): een verlaging met 5 dB(A) is mogelijk voor nieuwe schepen, maar zou zeer moeilijk of zelfs onmogelijk zijn voor schepen die al in bedrijf zijn. Voor deze schepen zouden de huidige voorschriften moeten worden gehandhaafd.
- Nederlandse delegatie (2018): de ervaring leert dat het meten van trillingen complex is en aanzienlijke kosten met zich meebrengt. Men moet dan namelijk een deskundige zoeken om die metingen te verrichten.

Is er nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rijnvaartcommissaris vertegenwoordigt bedrijfsleven, maar is ook onafhankelijk.
Het is duidelijk dat de status van Rijn-

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

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

Is er nog toekomst voor dit overleg/ is er nog vertrouwen in de Rijnvaartcommissaris als spreekbuis van “de binnenvaartsector”?
Zoals gezegd zijn er binnen bestuur en denktank van de ASV ernstige twijfels gerezen of er nog basis is om ons door de Rijnvaartcommissaris vertegenwoordigd te laten worden.
Mocht de Rijnvaartcommissaris op de een of andere manier denken, dat de ASV zijn handelwijze verkeerd begrepen heeft of mocht hij een andere werkwijze bespreekbaar achten, dan willen wij hierover natuurlijk graag in gesprek.

Motie aangenomen in Flevoland

Motie aangenomen in Flevoland: De jongste provincie van Nederland ondersteunt de binnenvaart met een motie
Flevoland volgt Overijssel: motie aangenomen ter behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot

Willem Boutkan (PVV) heeft de ASV van het volgende op de hoogte gesteld:

Op 29 februari jl. is onderstaande motie (initiatief van de heer Boutkan) aangenomen bij de laatste Statenvergadering van deze periode.
De motie wordt gesteund door VVD en SP.

Constaterende dat
de binnenvaart wordt afgerekend op CCR-regels die in technisch en/of economisch opzicht onhaalbaar zijn voor bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot;
- de kleine binnenvaartschepen in het bijzonder worden geraakt door deze CCR-regels;
- het risico bestaat dat de kleine binnenvaartschepen door deze CCR-regels op den duur verdwijnen en daarmee de door de provincie beoogde modal shift in gevaar kan komen;

Overwegende dat
- de (kleine) binnenvaart belangrijk is voor de algehele vervoersmodaliteit en voor de Flevolandse economie v.w.b. het vervoer van bepaalde producten en daarom behouden moet blijven;
- een sterke binnenvaart en goede modal shift het aantal files kan doen afnemen, doordat er minder goederenvervoer over de weg noodzakelijk is;

En verzoeken het college
in gesprek te treden met de Minister over het belang van de binnenvaart in Flevoland en aan te dringen op vrijwaring van de CCR-regelgeving voor de kleine binnenvaartschepen, naar voorbeeld van Duitsland.

CHAPEAU Flevoland voor deze mooie ondersteuning

Helaas hebben de partijen Groen Links en Partij voor de Dieren de motie Niet ondersteund. Alle andere partijen wel.

Nog meer goed nieuws uit Flevoland
Tevens is de Visie Duurzaam Goederen Vervoer unaniem aangenomen.

Boetebeleid

Boetes in binnenvaart onredelijk

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

Dit lijkt redelijk. Maar dat is het niet. Zoals besproken in de ASV najaarsvergadering (in vogelvlucht):

Rapport Panteia vergelijking Hoogte boetes

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

DUS: **Panteia vergelijkt met alles behalve haar concurrent (zie nieuwsbrief februari)**

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

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

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

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

Rapport Panteia: De binnenvaart kenmerkt zich door een <u>grote diversiteit aan scheepstypen en exploitatiewijzen</u>
Conclusie; <u>Matiging vooraf zou in de binnenvaart vergelijkbaar moeten plaatsvinden als bij weg en/of spoor</u>

Resultaat petitie boetebeleid

Dat de petitie over het boetebeleid vruchten heeft afgeworpen, merken veel schippers in de praktijk. Dat het nog niet genoeg is, weten wij en daarvan zullen we ook de politieke partijen op de hoogte stellen.

Wat is er in ieder geval bereikt?

De Minister over aanpassingen van het boetebeleid:

Termijn indienen zienswijze verdubbeld
Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: "De Kamer heeft ook vragen gesteld over de werkwijze van de toezichthouders. Ik ben het eens met wat de Kamer heeft ingebracht, namelijk dat een termijn van twee weken na het ontvangen van een boeteaankondiging voor het indienen van een zienswijze wel erg kort is. Daarom hebben we de termijn verlengd van twee naar vier weken. "

Toezicht verschuift van helemaal strak en naar de letter naar toezicht in de geest van de wet.
Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: "Ik heb er ook op aangedrongen dat het toezicht verschuift van helemaal strak en naar de letter, naar toezicht in de geest van de wet.

Eenduidige werkwijze
Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: "Betrokkenen vinden een eenduidige werkwijze van toezichthouders belangrijk. Dat moet zeker blijven staan. Ik zal met de toezichthoudende diensten nagaan of we meer uniformiteit in de manier van toezichthouden kunnen toepassen. "

Aantal toezichthouders terugbrengen
Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: "Dat zouden we ook kunnen doen door te kijken of we het aantal toezichthouders niet wat kunnen beperken. Er zijn nu wel heel erg veel toezichthouders. Ik wil voor het volgende algemeen overleg Maritiem rapporteren over wat we daarin kunnen doen."

Matiging vooraf
Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: "Ik heb al verteld over de matiging van de boete met 50% voor exploitanten en eigenaren als dat natuurlijke personen zijn. Daar ga ik graag mee aan de slag"

Green Deal

Verslag Klimaattafel Green Deal

Namens de ASV waren aanwezig: Cor le Sage en Gerberdien le Sage

Om 13.00 uur startte de vergadering en alle aanwezigen kregen de gelegenheid om hun op- of aanmerkingen bekend te maken.

We gingen met de volgende punten naar het overleg, die we in de voorjaarsvergadering aan de leden hebben voorgelegd:

Vraag 1: aan de leden was gevraagd hoe om te gaan met een eventueel verduurzamingsfonds en de vulling ervan. Vastgesteld werd, dat ALS er al een fonds komt, dit a) Europees moet zijn en onder beheer van de overheid, b) het onder geen voorwaarde gevuld moet worden door de vervoerder, maar idealiter door de opdrachtgever voor vervoer, per saldo de eindconsument, c) aanvraag tot gebruikmaking van de gelden en het toekennen ervan laagdrempelig moet zijn, zoals dit ook in de verduidelijking werd aangegeven. Een gedeelte van de vulling zou al kunnen geschieden vanuit het Reservefonds, waardoor het al een bijdrage zou zijn vanuit de schippers, die het fonds indertijd gevuld hebben. Vergroening is één van de doelen, waar het fonds voor gebruikt mag worden.

Toelichting: In de afgelopen decennia hebben we slechte ervaringen opgedaan met het instellen van fondsen, zeker als het beheer niet bij de overheid ligt. Zie de gang van zaken bij de financiering van het IWT-platform. Voor een level playing field is Europese opzet de enige optie.

Vraag 2: betreft hoe om te gaan met de CCR-technische regelgeving.

Vastgesteld werd, dat dit onderwerp beslist in een Green Deal moet worden opgenomen.

Toelichting: Indien aan de oudere vloot geen aangepaste CCR-regeling, bijvoorbeeld enkel toepassen van de nieuwbouweisen bij Nieuwbouw, Vervanging of Ombouw, wordt geboden, kunnen wij niet ondertekenen. Indien een groot deel van de bestaande (oudere/kleinere) vloot in de loop van het komende decennium verdwijnt, gaat de huidige omgekeerde modal shift versterkt dóór en kunnen diverse doelen uit de Green Deal bij verre niet gehaald worden. Wij hebben dit van meet af aan in de overleggen onderstreept.

Vraag 3: Dit betreft het vergroeningslabel.

Vastgesteld werd, dat de veelvuldig genoemde Green Award een particulier initiatief is, waar geen inspraak in, noch controle op is en de stichting ook geen bereidheid lijkt te tonen, hier verandering in te brengen. Green Award moet uit de Green Deal en vervangen worden door een vergroeningslabel, waarbij de invulling van de eisen in samenspraak met de binnenvaart moet worden samengesteld.

Toelichting: Momenteel zitten er binnen de Green Award-eisen zaken, die niets met vergroening te maken hebben en andere zaken worden niet erkend, die er wel mee te maken hebben. Het systeem leent zich niet voor een eerlijke beoordeling van de groene status van een schip en/of beoordeling van het recht op bijdrage uit een evt. vergroeningsfonds. Na afloop van het openbare deel van de vergadering werd ook door een verantwoordelijke van Green Award bevestigd, dat de hun systeem niet is toegesneden voor toepassing binnen een Green Deal.

Vraag 4: Alternatieve aandrijfsystemen en energiedragers.

Vastgesteld werd, dat betreffende deze 2 onderwerpen er geen prioriteiten gepromoot dienen te worden in een Green Deal, zolang er geen duidelijkheid is over hun praktische toepasbaarheid en ecologische footprint.

Toelichting: Slechte voorbeelden zijn de CO2-uitstoot van CCR2-motoren, de winning van grondstoffen voor accu's voor de bedoelde elektrische aandrijvingen, het slechte rendement van diesel-elektrische aandrijvingen, de opstelling van Panteia, dat alle nieuw te bouwen schepen eigenlijk direct elektrisch aangedreven schroefassen zouden moeten hebben, het gebruik van palmolie voor bio-bijmenging, de Europese keuze van LNG als brandstof van de toekomst.

Vraag 5: Financiering en bedrijfsvoering: Opstelling van financiers en verladers.

Vastgesteld werd, dat financiering van aankopen en onderhoud van schepen en/of de exploitatie ervan niet afhankelijk mogen worden gemaakt van een vergroeningsplan, c.q. -beoordeling.

Toelichting: Een vergroeningsplan is alleen op te stellen, als een langjarig overtuigend businessplan gemaakt kan worden. Dat is in de binnenvaart slechts bij uitzondering mogelijk. Financiering van reparatie en onderhoud komt in alle andere gevallen daardoor ernstig in gevaar, zeker als daarnaast ook verladers bij toekenning van transporten een vergroeningsplan als criterium laten meewegen of zelfs als eis stellen.

Verder behelst de Green Deal een behoorlijk aantal zaken, waarvan de organisatie, inrichting of toepassing nog onduidelijk is en/of in de toekomst liggen. Het zal duidelijk zijn, dat deze zaken slechts onder voorbehoud kunnen worden opgenomen in een Green Deal.

Bovenstaande zaken zijn (cumulatief) breekpunten in onze beoordeling van een Green Deal, aldus door de leden vrijwel unaniem vastgesteld.

Hieraan toegevoegd hebben wij nog een belangrijk punt aangehaald en dat is, dat men volgens de bunkergegevens van het CDNI rekent wat er wordt uitgestoten door de binnenvaart.
Maar wat hier gebunkerd wordt, wil niet zeggen dat dit hier in Nederland wordt uitgestoten! We hebben te maken met schepen die internationaal varen en veel van deze internationale schepen bunkeren hier, maar varen weer naar het buitenland. Vandaar dat wij als ASV hier grote vraagtekens bij zetten, wat de real time gegevens betreft.

Wij hebben een Green Deal eindconcept mogen ontvangen en er is nagenoeg niets van deze bovenstaande punten overgenomen.
Dit heeft ons doen besluiten dat de ASV de Green Deal niet gaat ondertekenen.

Het Ministerie had van de ASV al een brief ontvangen, maar wij vonden dat we de andere partijen tijdens het overleg zelf op de hoogte moesten stellen.

Tijdens dit overleg hebben we nog een aantal punten aangehaald, die in het eindconcept Green Deal stonden,

waarin we als ASV benoemd waren. Eén ervan was deze: *BLN, CBRB en de **ASV** onderzoeken in samenwerking met relevante partijen de mogelijkheden om te komen tot een verhoging van de beladingsgraad van binnenvaartschepen, waarmee leegvaren zo veel mogelijk wordt voorkomen*.
En deze: *BLN, CBRB en de **ASV** stimuleren hun leden om voor bestaande binnenvaartschepen het belang van verduurzaming zwaar te laten wegen bij verbouwingen of nieuwbouw.*
Wij hadden het gevoel, dat wij hiermee als vereniging op de stoel van de schipper gingen zitten en dat vonden wij niet de bedoeling en dat dit aan de schipper zelf is.

Met alle aanwezigen partijen zijn er tekstueel nog verschillende dingen aangepast of worden aangepast en het Ministerie zou een definitief eindconcept toesturen.

Om half zes werd het overleg beëindigd en werd iedereen voor zijn of haar aanwezigheid bedankt.

Cor en Gerberdien le Sage

5 miljoen voor de binnenvaart

5 miljoen voor Verbeteringen afstemming bedientijden sluizen en bruggen

Op 28 maart 2019 heeft de ASV een reactie gestuurd aan DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Betreft: uitvoering motie van het lid Sienot c.s. (Kamerstuk 31409, nr. 190), brief Minister met kenmerk: RWS-2019/10970

5 miljoen voor Verbeteringen afstemming bedientijden sluizen en bruggen

In de brief van Minister van Nieuwenhuizen van 29 november 2018 (Kamerstuk 31409, nr. 201) heeft de Minister toegezegd de Kamer te informeren over de inzet van haar Ministerie om de afstemming van bedientijden van sluizen en bruggen te verbeteren conform regeerakkoord. De motie van het lid Sienot c.s. (Kamerstuk 31409, nr. 190) verzoekt de Minister daarnaast de mogelijkheden van verruiming van bedientijden van sluizen te onderzoeken.

Daarop kwam het schrijven **Verbeteringen afstemming bedientijden sluizen en bruggen** waarin de Minister streeft naar “een robuust bediend vaarwegennet met een vlotte en veilige doorstroming”.

De Minister schrijft *“De afgelopen jaren hebben diverse ontwikkelingen effect gehad op de bediening op het hoofdvaarwegennet. Het gaat dan over de invoering van bediening op afstand op diverse locaties en de versobering waardoor bedienregimes zijn aangepast en maatwerkafspraken met diverse provincies zijn gemaakt. Inmiddels is de economie aangetrokken en is de logistieke sector gegroeid. Een modal shift van weg naar water kan soelaas bieden aan de toenemende druk op het hoofdwegennet”.*

Reactie op **Verbeteringen afstemming bedientijden sluizen en bruggen**
De ASV is positief over het feit dat de Minister erkent dat een modal shift van weg naar water soelaas kan bieden aan de toenemende druk op het hoofdwegennet.

Reactie op de 3 uitgangspunten

Beter Bediend?
Vanwege het voorgaande start de Minister met het programma Beter Bediend. Door een gerichte, eenmalige impuls voor de bediening, verbetert Beter Bediend de betrouwbaarheid van de reistijden en beoogt daardoor bij te dragen aan de aantrekkelijkheid van een modal shift van weg naar water. Samen met de BLN Schuttevaer en Evofenedex heeft het Ministerie drie uitgangspunten geïdentificeerd:

- Efficiëntere afstemming bedienvensters op andere objecten;
- Vlottere en veiligere afhandeling van het scheepvaartverkeer;
- Actuelere en uniformere informatievoorziening.

Reactie ASV: we zien dat er vooral gestreefd wordt naar “betrouwbaarheid” van de reistijden, daar waar de ASV ook graag zou inzetten op “beperking” van de reistijden. We zien hier het belang van de verladers (Evofenedex) die vooral willen weten wanneer een schip voor de wal komt en van RWS die vooral wil kunnen plannen. **Maar is dit ook het belang van de schipper?**

Reactie op de 5 voorgestelde maatregelen
Binnen deze drie uitgangspunten zijn vijf maatregelen op basis van de door de sector (vertegenwoordigd door BLN-Schuttevaer en Evofenedex) ervaren knelpunten geselecteerd:
1. Op de routes de routes Roggebot-Nijkerk, Gaarkeuken, Enkhuizen-Den Oever (Afsluitdijk) en Hollandsche IJssel/ Gouwe (Algerasluis) waar op dit moment afstemmingsknelpunten zijn tussen de objecten onderling, wordt tijdelijke uitbreiding van de bedientijden voorzien. Dit betreft locaties waar bediening op afstand al gepland is.

POSITIEF:
Uitbreiding van bedientijden is positief.
De ASV zou graag weten op welke wijze dat plaats gaat vinden.
Kritisch is de ASV over:
“Dit betreft locaties waar bediening op afstand al gepland is”, het bedienen op afstand neemt hand over hand toe. We zien steeds meer ongevallen die daaruit voorkomen en we zien ook dat bedienen op afstand de schipper meer tijd kost, doordat er allerlei veiligheidswaarborgen ingezet worden. Kortom: voor een vlotte en veilige doorstroming, zoals men graag wil is “bedienen op afstand” lang niet altijd een stimulerende factor.

2. Bij enkele objecten waar dit speelt, zullen het cameraplan en de camera’s zelf worden verbeterd om hinder door slechte weersomstandigheden te voorkomen en bediening ook bij slechte weersomstandigheden in stand te houden. In een enkele situatie wordt ook de marifooninstallatie verbeterd.

POSITIEF:
Het is onacceptabel dat bediening van bruggen en/of sluizen verhinderd (of gehinderd) wordt, doordat hulpmiddelen als camera’s het functioneren belemmeren.
Echter:
Tegelijkertijd zien wij recentelijk in de praktijk een andere ontwikkeling: Waar tot voor kort sluiswachters op meerdere schermen meerdere sluizen binnen het sluiscomplex konden bekijken, is dat nu niet meer mogelijk (Schellingwoude). Dat belemmert de planning en het schutproces.

3. Voor de objecten op het hoofdvaarwegennet waarbij schippers zich buiten de reguliere bedientijden een aantal uur van tevoren moeten aanmelden, zal een eenduidig en overzichtelijk aanmeldplatform worden ontwikkeld en gekoppeld aan een bestaande, veelgebruikte applicatie.

POSITIEF over:
een eenduidig en overzichtelijk aanmeldplatform. De vraag is aan welke applicatie het gekoppeld gaat worden.
Echter,
de ASV wijst erop dat een aantal uur van tevoren moeten aanmelden hand over hand toeneemt en dat dat nu al tot vertragingen en problemen leidt. Het is echt niet tot op het uur/ de minuut te voorzien wanneer het schip ergens aankomt. Er zijn zoveel onvoorziene omstandigheden. En we zien nu al hoe schippers daar problemen mee hebben, daardoor uitgesloten worden van een schutting e.d.

4. In het programma van Vervanging en Renovatie (V&R) worden stremmingen en hinder voorzien door werkzaamheden. Beter Bediend zorgt voor een impuls van de bestaande Minder Hinder aanpak bij V&R projecten, zodat de sector vroegtijdig betrokken wordt om hinder, risico’s en mitigerende maatregelen voor de bediening te identificeren.

ASV POSITIEF over:
het feit dat de sector vroegtijdig betrokken wordt om hinder, risico’s en mitigerende maatregelen voor de bediening te identificeren.

Echter,
het constant uitsluiten van een gesprekspartner als de ASV bij dit soort overleggen (zoals ook nu weer hierbij) maakt dat men willens en wetens een andere invalshoek/visie en expertise uitsluit. De ASV wil benadrukken zich vaak sterk gemaakt te hebben voor de positie van de schipper (bouw sluis Terneuzen bijvoorbeeld), waarbij inhoudelijke argumenten op enig moment als feitelijk juist erkend zijn. Blijft men doorgaan met te bepalen dat "de sector" bestaat zonder de vertegenwoordiging van de ASV, dan sluit men een belangrijk deel van de sector uit.

5. De sector en Rijkswaterstaat hebben goede ervaringen met Sluisplanning bij sluizen waar werkzaamheden zijn, omdat de bedienaar inzichtelijk heeft hoe hij het beste de aankomende schepen kan inplannen per schutting van de sluis en een schipper weet hoe laat hij door de sluis kan. Uitrol naar drukke routes zoals de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl wordt in Beter Bediend voorzien.

ASV terughoudend:
Hoe is gemeten dat "de sector" positief zou zijn? En wie is "de sector"? Wij krijgen andere signalen. We zien bij dit onderdeel dat er vooral gestreefd wordt naar "betrouwbaarheid" van de reistijden, daar waar de ASV ook zou inzetten op "beperking" van de reistijden. We zien hier het belang van de verladers (Evofenedex) die vooral willen weten wanneer een schip voor de wal komt en van RWS die vooral wil kunnen plannen. Maar is dit ook het belang van de schipper?

Tot slot schrijft de Minister
Met de impuls voor bediening van Beter Bediend zorg ik ervoor dat reistijden inzichtelijker en betrouwbaarder zijn onder reguliere omstandigheden, bij slecht weer en bij grootschalige werkzaamheden. Hierdoor wordt een vlotte doorstroming bevorderd en kan de binnenvaart zich blijven profileren als duurzaam en betrouwbaar alternatief voor vervoer over de weg.

Reactie ASV Betrouwbaarheid ten koste van snelheid?
Het is prachtig dat de Minister ervoor gaat om de doorstroming in de binnenvaart te bevorderen en 5 miljoen lijkt veel geld. Maar de ASV merkt op dat de "betrouwbaarheid" wel eens de snelheid van het vervoer over water in de weg zit en dat zou niet de bedoeling moeten zijn.

Niet tevreden met deze 5 miljoen
Daarom wil de ASV ervoor pleiten niet tevreden te zijn met deze 5 miljoen.
Als we weten dat 35% van het goederenvervoer over water plaatsvindt dan zou de verdeelsleutel van de infrastructuurbegroting aangepast dienen te worden. Zeker gezien het feit dat vaarwegen nog een veel groter belang hebben dan alleen te dienen als vervoersmiddel, maar ook bij de waterhuishouding een grote rol spelen, zou de 6% die de binnenvaart nu tegemoet kan zien bij de verdeling van de infrastructuurgelden sterk opgehoogd moeten worden. En dat staat dan nog los van al het achterstallig onderhoud vanwege bezuinigingen in het recente verleden.

Willen we echt een modal shift, dan moet de Minister dat ook laten zien in structurele investeringen in de binnenvaartsector.

Reacties van schippers op Facebook:
De ASV heeft de schippers om reacties gevraagd op Facebook en er kwamen er (binnen 3 uur) heel wat. Dit was de vraagstelling:

Geef uw mening:
Minister van Nieuwenhuizen schrijft in een brief aan de Kamer: "De sector en Rijkswaterstaat hebben goede ervaringen met Sluisplanning bij sluizen waar werkzaamheden zijn, omdat de bedienaar inzichtelijk heeft hoe hij het beste de aankomende schepen kan inplannen per schutting van de sluis en een schipper weet hoe laat hij door de sluis kan."
Dit staat in de brief van de Minister aan de Kamer over het beter bedienen van bruggen en sluizen. Nu trekt de Minister deze conclusies vanuit een overleg met de BLN Schuttevaer en Evofenedex.
Wij horen ook andere geluiden: de planningtool lijkt nu op veel plaatsen ingezet te worden zodat schippers overal lang van tevoren hun aankomsttijd moeten doorgeven, dat kan tot grote problemen leiden.
WAT VINDT U HIERVAN?

Alle reacties die we binnenkregen binnen 3 uur na het plaatsen van bovenstaande vraag:

1. Rijkswaterstaat denkt alleen in hun straatje met een mentaliteit van 9 tot 5. Maar er is meer, maar dat hebben de papieren ambtenaren niet in de gaten. Het zijn tegenwoordig allemaal theorie mensen en die weten niet wat er op de werkvloer gebeurt. Mijn advies luidt: luister naar de beroepsbevolking. Die hebben de wijsheid in pacht en niet de sluismeesters die ingehuurd zijn. Er wordt bij de Rijkswaterstaat een eigen koers gevaren en er is geen communicatie met de binnenvaart.
2. Ook alleen maar ervaring in Terneuzen. Inmiddels verloopt het meestal prima. Echter is het onbegrijpelijk, dat als ik mij aan de regels omtrent het voormelden houd, ik als ik in de Zevenaarhaven bakken moet koppelen, ik officieel pas kan aanmelden als ik daarmee klaar ben. Dat resulteert soms in wachttijden van een uur of zes, omdat er andere schepen, die op dat moment nog in Gent zijn, zich al hebben voorgemeld, terwijl wij voor de sluis liggen. Wij moeten die dan allemaal afwachten voor wij aan de beurt zijn. Daardoor is het aantrekkelijk om, als ik de planning op voorhand weet, een inschatting te maken van de benodigde tijd en dan dus ook al een vooraanmelding te doen vanuit Gent. In Antwerpen daarentegen mag je je 2 uur op voorhand aanmelden en zij hebben dat dus dichtgespijkerd. Ik heb dus het idee dat nu iedereen het langzaam begint te snappen in Terneuzen, men er misbruik van begint te maken met alle frustrerende gevolgen vandien voor collega's. Ook is er aan de buitenzijde in Terneuzen te weinig plaats, zeker voor duwkonvooien zoals wij, om te wachten als je achter in de rij moet aansluiten. Zeker als ze daar ook nog schepen op de remming van de sluis laten overnachten.
3. Als ze beginnen met een AIS basisstation op de sluis te plaatsen, dan kan de indeler kijken welke schepen onderweg zijn en die inplannen als ze van te voren informatie willen. Het aanmelden zoals het nu in Terneuzen gaat, wérkt niet. Je moet plannen en er zijn te veel factoren die invloed hebben, waar je als schipper geen invloed op hebt. Ze zijn gewoon nu aan het kijken om de sluizen 24 uur per dag te optimaliseren, zodat ze geen nieuwe hoeven te bouwen. Denk hierbij aan Grave. Overdag druk, in de nacht niet. Ook op de Maas is geen basisstation op de sluis in Sambeek (vorig jaar nog na gevraagd), dus begin daar. Dan weten ze zelf wanneer ik er ben.
4. Levensgevaarlijk. Ook in de scheepvaart moet het gebruik van appjes en gebruik van de smartphone tot een minimum beperkt blijven. Je moet niet willen dat je afvarig op de IJssel of op de Westerschelde je ETA bij Eefde of Terneuzen moet bijstellen op de computer of smartphone. Gewoon net als op de weg: wie het eerste is, moet ook als eerste ingedeeld worden. Er is verder geen controle op, dus kan er met smeergeld een voorkeursbehandeling aan de sluizen gekocht worden.
5. Gewoon terug naar het oude systeem; heeft altijd goed gewerkt. Zo simpel is dat.
6. Die planningstool is waardeloos....
7. Afschaffen. Binnenkort kunnen we niets anders meer doen dan voor aanmelden of havengelden invoeren. Moet nog varen ook..
8. Gewoon aanmelden, als je er bent,

via de marifoon. Niks mis mee.

9. Uit persoonlijke ervaring in Terneuzen melden er schepen zich veel te vroeg aan. We hebben al eens in de sluis gelegen, dat er schepen waren die al voor onze aankomsttijd gemeld hadden en die nog kilometers achter ons waren. Ze zouden eens een uur kunnen verliezen. Eind februari wou ik me telefonisch melden en keek op sluisplanning, stonden wij al gepland en ik had me nog niet eens gemeld, gingen net weg van Evergem. Ik vind het persoonlijk allemaal een beetje ver gaan. Gewoon melden bij de post, altijd perfect gewerkt en de sluismeesters behouden hun baantjes.
10. Sluisplanning werkt domweg niet. Een waardeloos systeem, zeker niet uitbreiden. Liever afschaffen. Afgelopen maandag: De brug Sas van Gent was gestremd door werkzaamheden. Schepen hoger dan 6.85 m konden niet door de brug, dus moesten zich afmelden voor de sluis. Wanneer ze door de brug konden? De stremming duurde tot 13.30 uur, maar er werd nog wel proefgedraaid, dan mochten de schepen erdoor. Hoe laat? Tja, dat kon elk moment zijn. Daar hing geen tijd aan. Beetje lastig aanmelden voor de sluis zo, merkte de schipper terecht op.
11. Waardeloos. Je bent het werk van de sluismeester aan het overnemen met dit systeem en het heeft geen meerwaarde. Het is natuurlijk een illusie als je denkt dat het efficiënter is de sluis een halve dag vooruit of langer in te delen. Hij gaat echt niet sneller schutten ofzo. Alleen de containervaart met vaste op- en afvaarten kan daar met extreme drukte (b.v. als de sluis in Terneuzen vernieuwd gaat worden en er lange wachttijden kunnen ontstaan) haar voordeel mee doen. Immers alleen zij kunnen zich meerdere dagen vooraf op de lijst zetten. Daar is het denk ik ook om te doen. Laad je in Sluiskil en het begint te regenen, kom je te laat voor je beurt en voilà. Dat is niet te plannen, je bent dan afhankelijk van derden. Vorige week nog een buurman voor naar binnen schutten gemeld. Antwoord; 5e schutting. Dat is vreemd, ik heb me gisteren al aangemeld. Ja dat klopt, maar sorry, u heeft van binnen naar buiten aangevinkt. Kon er ook niet meer bij, dus pech heet dat dan. Dit lijkt toch nergens op. Ik ben nog steeds voor toerbeurt bij aankomst. En dat kan ook vanaf een bepaalde boei ofzo. Sluismeesters zien je nu ook al uren vooraf aankomen en hebben alle tijd om dit efficiënt en vooral eerlijk in te delen.
12. Ik kan enkel over Terneuzen meespreken. Persoonlijk ervaar ik het daar positief, maar zoals de collega hierboven aanhaalt, zijn er altijd wel eens onvoorziene omstandigheden. Wat ik ook nog mee kan geven, is dat de zeesluis beter benut kan worden. Soms kan men een zeeschip enkele meerpalen verder leggen, zodat er toch meer binnenschepen zouden meekunnen, maar dit doet men liever niet.
13. Troep
14. En de sluizenplanning site doet het nooit.
15. Gewoon waardeloos. Je kan niets plannen in de scheepvaart. We moeten nu naar Doetinchem, maar wil je na 16.00u door de stad moet je 12 uur van tevoren aanvragen. Gevolg: lukt gewoon niet. Er kan van alles tussen komen, zodat je niet kan overzien.
16. De nieuwe sluisplanning tool klopt voor geen meter in Eefde. Waardeloos. De oude werkte goed.
17. Vorige week kwam een schip aan de buitenkant Terneuzen aan in de avond en het was druk. Wachttijd ruim 2 uur, toen hij eindelijk binnen was, kreeg hij geen plekje meer om te overnachten, omdat het vol was. Dus toen moest hij noodgedwongen over zijn vaartijden heen om een plekje te zoeken, wat in Sluiskil lukte. Wij zelf zijn er een paar keer binnen buiten geschut in Terneuzen, wat goed ging. Ook eens veel eerder aangekomen vanwege de stroming die harder ging als verwacht en wat ons toen mee viel, ook eerder geschut, maar het wordt natuurlijk pas een uitdaging als het druk is. Wie geef je voorrang: immers vervallen de schepen, die zich te vroeg hebben gemeld en niet aanwezig zijn bij het complex. Dat gebeurde wel bij ons; we werden eerder ingedeeld en buurman die met ons geschut was in Hansweert had gemeld dat hij vele malen eerder (45 minuten) bij Terneuzen zou zijn. Wij hadden het ruimer uitgerekend en hebben geen zin in stress van dat we het niet halen, dus hebben wij een redelijke tijd doorgegeven (half uur na die buurmans aankomst). Buurman boos, kon niet meer mee. Ik vond dat redelijk omdat hij een half uurtje te laat bij het complex was, maar ik dacht gelijk: hoe loopt dit als ze het erg druk hebben? Dat is de uitdaging namelijk en ik vrees het ergste. Een minuut te laat of waar legt men exact de grens? Is het afhankelijk van wie er zit? En houdt men dit vast als het erg druk is?
18. Mijn bevindingen zijn dat de sluisplanning waar wij ons voor aanmelden als informatie voor de sluizen zou moeten zijn. Zoals het nu gaat, kan echt niet. Al diverse keren schuttingen over moeten slaan, omdat schepen die later aan de sluis zijn, maar zich te vroeg gemeld hebben, voorgaan. Ook kan je zelf onverwachte vertraging opdoen, waardoor anderen gedupeerd worden. Het schutproces duurt mijns inziens geregeld langer dan noodzakelijk, omdat iemand iets later (10/20min.) aan de sluis is, maar wel aangemeld, dus wachten we daarop. Terneuzen spant daarin wel de kroon. Naar verluidt doen de sluiswachters dit expres, omdat zij ook willen dat het weer teruggedraaid wordt. Afstandsbediening op hoofdvaarwegen moet ernstig onder de loep genomen worden en naar mijn mening weer teruggedraaid worden. Nog los van de veiligheid levert dit veel onnodige vertraging op. Met name voor de binnenvaart. Als er storingen zijn, duurt het te lang voordat er een zekering gereset kan worden. Zeker omdat wij ook aan vaar- en rusttijden gehouden worden. En niet in de laatste plaats komt dan de heilige en alles bepalende sluisplanning dan flink in de war.
19. Acuut met die afstandsbediening stoppen. Het geld besteden aan meer en goed personeel (geen uitzendbureau). Mensen die meer affiniteit met de binnenvaart hebben.

Tot slot wil ik hierbij nogmaals benadrukken dat de ASV in het vervolg betrokken zou willen worden bij dit soort overleggen, tot dan hoop ik u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Met vriendelijke groet
Namens het bestuur en de denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

Brieven aan de gemeenteraad van Zaanstad

Aan Gemeenteraad Zaanstad

Op 18 maart 2019 heeft de ASV 2 brieven gestuurd aan de Gemeenteraad van Zaanstad

Eerste brief betreft: Wijziging Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied en Havenreglement Noordzeekanaalgebied betreffende overslag LNG voor scheepvaart
Tweede brief Betreft: Vaststellen bestemmingsplan Zaanoever Westzijde
Daarin heeft de ASV geconstateerd dat op 21 maart 2019 een aantal onderwerpen aan bod zouden komen, die raken aan de belangen en noden van de binnenvaart. De ASV heeft erop gewezen dat de binnenvaart een belangrijke speler is als gebruiker van de Zaan, binnen de gemeente Zaanstad. Echter, het lijkt erop dat er niet altijd de visie van die gebruikers van de Zaan (voldoende) meegenomen wordt in de afweging die de Raad maakt.

1. Vaststellen bestemmingsplan Zaanoever Westzijde
Gezien de plannen die bijgevoegd zijn bij dit onderwerp kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat de bedoeling is woningen op een plek van de gasfabriek te bouwen vlak voor de brug **met de mogelijkheid dat er plezierjachten gaan liggen.**

Vragen van de ASV:
- Is er bij het plannen van de bouw van woningen inclusief plekken voor jachten gedacht over de veiligheid en de ruimte die de Zaan nog heeft?
- Is er rekening gehouden met de voorwaarden voor aanvaarbeveiliging bij bijvoorbeeld harde wind, waarbij een (leeg) schip eventueel (nog) niet door de brug kan, terwijl er daar jachtjes liggen?
- En als er een aanvaarbeveiliging komt, is er dan rekening gehouden met schepen die ligplaats kunnen nemen voor de brug?
- Als er een aanvaarbeveiliging komt, is er dan rekening gehouden met de ruimte die de schepen nodig hebben? (wetende dat de insteek van Noord-Holland is om steeds meer grotere schepen de mogelijkheid te geven in dit gebied te varen)
- Weten bewoners dat daar dan schepen kunnen liggen (met eventueel draaiende motor?)

Geen plaats meer voor de binnenvaart
Verder wil de ASV wijzen op het feit dat allerlei plekken aan het vaarwater, die in het verleden bestemd waren voor de binnenvaart (ligplaatsen, laad- en of losmogelijkheden), verdwijnen waarbij door bebouwing deze potentiële binnenvaart gerelateerde plekken onbruikbaar worden voor de binnenvaart. Daarbij denken we ook aan Brokking en de MENEBA bijvoorbeeld: fabrieken ooit druk bezocht door de binnenvaart en nu onttrokken aan binnenvaartvervoer.

Wordt er wel rekening gehouden met de binnenvaart bij nieuwbouw?
Zo zien we op de plek waar Brokking heeft gestaan, nu plannen voor woningen die tot bijna aan de waterkant gebouwd worden met balkons die over het water hangen op een hoogte die tot aanvaringen kan leiden.

Vraag van de ASV
Is Zaanstad zich bewust van het feit dat ruimtes slechts éénmaal benut kunnen worden en als ruimtes ooit bestemd voor de binnenvaart nu bestemd zijn voor woningbouw, dat je daarmee de kans ontneemt dat er zich bedrijven zullen vestigen, die vervoer kunnen plegen via de binnenvaart?

2. Wijziging Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied en Havenreglement Noordzeekanaalgebied betreffende overslag LNG voor scheepvaart

Betreffende dit stuk 29-01-2019 uw KENMERK 2018/39930 heeft de ASV een aantal opmerkingen:
In de toelichting op de voorstel wijzigingen in het betreffende schrijven lezen wij:
LNG (Liquefied Natural Gas -vloeibaar natuurgas) wordt door schepen in toenemende mate toegepast als duurzaam alternatief voor andere fossiele brandstoffen.
Wij willen de Raadsleden wijzen op het feit dat wij – schippers in de binnenvaartsector- een andere tendens waarnemen. Commerciële rederijen en particuliere binnenvaartbedrijven lijken zich juist weer af te keren van het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Daar zijn verschillende oorzaken voor aan te wijzen. De enorm hoge kosten die gemaakt moeten worden om op LNG te kunnen varen, de beperkte beschikbaarheid van LNG, maar kennelijk ook de ervaringen van het varen met LNG, maakt dat:
- kleinere schepen absoluut niet in staat zijn (noch financieel, noch praktisch) LNG als brandstof te gebruiken en dat dus ook niet doen en in de toekomst ook niet zullen doen;
- schepen die in een grotere internationaal gebied varen nauwelijks tot niet de mogelijkheid hebben LNG als brandstof te gebruiken, dat nu dus ook niet doen en in de nabije toekomst dat zeker niet zullen doen;
- (rederijen met) grotere schepen weer terugkeren naar de conventionele brandstof.

Kortom vragen wij ons af waar de cijfers zijn die onderbouwen dat *schepen in toenemende mate LNG zouden toepassen als duurzaam alternatief voor andere fossiele brandstoffen?*

Als duurzaam alternatief?
Wij lezen in hetzelfde schrijven: *LNG is zuiniger en heeft minder emissies bij verbranding. In het kader van schonere scheepvaart is het faciliteren van deze ontwikkeling wenselijk.* Dit “duurzaam alternatief” wordt momenteel zwaar ter discussie gesteld. Gezien de productiemethode van LNG en gezien het vervuilende methaanslib waar men mee in zijn maag zit, lijkt het maar zeer de vraag of dit de “duurzaamheid” is, die we wensen. Tenslotte dient ook een gemeente in dit kader o.i. te kijken naar de hele footprint en niet slechts naar de uitstoot op dat moment in die eigen gemeente.

Uit de zojuist verschenen studie, die werd uitgevoerd door drs Edwin Verberght bij professor Edwin van Hassel van de universiteit van Antwerpen:
Voors en tegens LNG
Wat LNG als binnenvaartbrandstof betreft maakte de auteur een kostenbatenanalyse voor een 110 meter-tanker. Verberght: ‘LNG is op het vlak van emissies zoals zwavel, fijnstof en stikstof, goed voor het milieu en de volksgezondheid. Maar door de zogenoemde methaanslip scoort deze brandstof op het vlak van broeikasgassen niet goed. Als men veronderstelt dat methaan 25 keer slechter is voor het klimaat dan CO2, dan is volgens de berekeningen een dualfuelmotor slechts 5% klimaatvriendelijker dan een dieselmotor.’

Recente rapporten tonen aan dat methaan (CH4) zelfs 34 keer erger is dan CO2 en dan scoort LNG zelfs 0,2% slechter dan diesel als het gaat om het tegengaan van klimaatverandering.

Alternatief voor andere fossiele brandstoffen?
Als inbreng bij de klimaattafels heeft de ASV gesteld dat er wat betreft vergroeningsontwikkelingen in de binnenvaart

minimaal een landelijk beleid zou moeten zijn. Dat is onderschreven door de aanwezige partijen. Nu echter zien wij allerlei ontwikkelingen die o.i. de zaak eerder doen stagneren dan stimuleren. Amsterdam heeft het over elektrisch varen (als voorwaardelijk om ook met goederenvervoer door de stad te mogen varen), anderen zetten in op diesel-elektrisch, in Rotterdam is een CCR 2 motor verplicht om de haven in te mogen na 2025 (die overigens vervuilender blijkt te zijn dan de conventionele motoren), 4 provincies denken dat alle binnenvaartschepen op LNG zouden moeten varen en Europa eist STAGE V motoren (ook al zijn die er helemaal niet voor de binnenvaart). Dan varen de schepen ook nog internationaal, dus naar Frankrijk, de Donaulanden etc. waar de brandstof (of elektriciteit) dan ook gebunkerd/verkregen zou moeten worden.

De ASV is zeker niet tegen het mogelijk maken om LNG te bunkeren, maar we willen wel duidelijk maken dat het milieu als reden opgeven hiervan een dubieuze zaak is.

Ligplaatsenproblematiek
Bovendien zien we dat ook hierbij weer gekeken wordt naar speciale ligplaatsen voor deze schepen. En dat terwijl er al een enorm ligplaatsentekort is.

Milieu stimulerend
Wilt u echt iets aan het milieu doen, dan zou het goed zijn als de binnenvaart nu eens echt gestimuleerd wordt in plaats van beperkt in haar mogelijkheden. Zo bereiken ons plannen om de tijdsduur van ligplaatsnemen in Zaanstad terug te brengen van twee maanden naar 1 week. Dat betekent dat een schipper zonder werk (wat nogal een voorkomt) of door welke reden dan ook (vakantie, ziekte, keuringen van het schip etc. etc.) gedwongen wordt binnen een week te vertrekken. Waarnaar toe? Zinloos rondjes varen naar plekken waar schepen ook weer niet langer mogen verblijven, is zeker niet goed voor het milieu.

Spertijden invoeren om vervoer over de weg te ontlasten ten koste van vervoer over water komt ook steeds meer voor, maar het benadeelt het vervoer over water.

Level playing field?
Maar tegelijkertijd moet ons van het hart dat het in feite bizar is, dat men zich zo bezighoudt met de vergroening van de binnenvaart, die slechts 5% van de CO2 uitstoot van goederenvervoer voor haar rekening neemt, waar de zeer vervuilende zeevaart de eerste 50 jaar niets hoeft te doen aan vergroeningsontwikkeling. Ook het spoor hoeft niet te investeren en bij vervoer over weg zijn de stappen geleidelijk.
Zelfs de “voor hun plezier varende” enorm vervuilende grote jachten worden met rust gelaten. Kortom….vergroeningsacties richting de binnenvaart leiden niet bepaald tot een level playing field.

Schippers willen wel vergroenen maar geef ze de kans
De binnenvaart is wel al keihard bezig met vergroenen, maar het lijkt wel of die stappen niet gezien worden. Zo zien we inmiddels heel wat binnenvaartschepen met zonnecollectoren, waarbij men dus niet of minder gebruik hoeft te maken van de aggregaat om 220v op te wekken. Verder is het in ieder geval in Amsterdam mogelijk om het (duurdere) GTL te bunkeren. GTL (gas to liquid) heeft veel minder uitstoot en, hoewel veel duurder, gebruiken schippers dat. Echter, dat is slechts op een beperkt aantal plaatsen in Nederland voorhanden. Schippers zien meer heil in varen op waterstof en tot die tijd (het kan nog niet) in rustige stappen via GTL en biobrandstof het milieu zoveel mogelijk te ontzien. Daar zouden we graag aan mee willen werken. Maar dan moeten we er nog wel zijn!
De binnenvaart wordt namelijk tegengewerkt wat betreft innovatieve ontwikkelingen, want zij is nu juist ook de enige vervoersmodaliteit die met terugwerkende kracht aan (140 aantoonbaar onmogelijke) nieuwbouweisen moet voldoen en heeft daarmee geen investeringsruimte meer voor vergroening, voor zover de binnenvaartschepen nog kunnen bestaan na 2020.

Geef de binnenvaart toekomst
Heeft Zaanstad wel rekening gehouden met het feit dat na 2025 (bijna) alle schepen tot 1.500 ton verdwenen zullen zijn door regelgeving die een koude sanering afdwingt? Deze ontwikkeling is al een paar jaar aan de gang en de ASV heeft daar ook naar de provincie Noord-Holland regelmatig op gewezen. De effecten van het verdwijnen van de helft van de binnenvaartvloot zullen voor Zaanstad enorm zijn, ook op milieutechnisch gebied. Zie onderstaande link die verwijst naar de petitie aangeboden aan de Minister van Nieuwenhuizen, wat geleid heeft tot een gesprek met haar, aangenomen moties maar geen oplossingen.

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/ccr/de-petitie/

Vragen aan de Raad
Gezien het voorgaande heeft de ASV een aantal vragen aan de Raad:

- Herkent u zich in het feit dat de binnenvaart zwaar onder druk staat met verschuiving van watertransport naar de weg tot gevolg?
- Bent u het eens dat dit in strijd is met het Europese witboek Vervoer (2011), waarin juist gesproken wordt van een modal shift: in 2020 20% meer vervoer over water en in 2050 50% meer vervoer over water?
- Leidt de groei in gebruik van LNG en mogelijke verplichtstellingen (i.v.m. bepaalde emissies van roet, fijnstof ect.) tot verdere druk op de binnenvaart?
- Leidt dit dan weer tot meer vrachtwagens op de weg?
- Is het zo dat de totale footprint van het gebruik van LNG voor de binnenvaart deze enorme investering waard is?
- Indien binnenvaartschippers zouden kunnen investeren in LNG, kan de binnenvaart binnen 20 jaar dan ook weer investeren in nieuwe technologieën (zoals elektra of waterstof)? Of betekent dat dan het einde van de binnenvaart indien dat verplicht wordt? Met tot gevolg meer wegverkeer natuurlijk.
- Heeft de Raad geïnventariseerd voor welk type schepen LNG werkelijk tot de mogelijkheden behoort?
- Heeft de Raad geïnventariseerd wat de ervaringen zijn met LNG de afgelopen jaren?
- Hoe zien de raadsleden dit voorstel in verhouding tot de uitgesproken wens van de raad om meer transport over water te faciliteren?

Ik wens u veel wijsheid bij het aankomend overleg

Met vriendelijke groet,
Namens bestuur en denktank van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)

Sunniva Fluitsma

Naar aanleiding van deze twee brieven hebben diverse partijen in Zaanstad de ASV uitgenodigd om hen bij te praten wat de binnenvaart betreft.

OTNB

Aan: deelnemers Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart (OTNB)

Betreft: Schriftelijke reactie River Information Services (RIS)

Bijlage(n): Reactie ASV op AIS-evaluatie

Geachte deelnemers,

Middels dit schrijven reageert de ASV op de stukken behorende bij het OTNB Nautiek van 2 april jl., die betrekking hebben op RIS. Dit onderwerp is veelomvattend en complex en de ASV wil op deze wijze haar standpunten in de verschillende deelonderwerpen duidelijk maken aan het OTNB.

Evaluatie RIS-richtlijn.
Er is door STC-Nestra een fact-finding studie uitgevoerd, die als basis zal dienen voor de evaluatie van de RIS-Richtlijn. De ASV vraagt zich af wat de reden is, dat STC-Nestra daar niet de gebruikers van RIS, waarvan schippers de grootste en belangrijkste groep is, heeft meegenomen in de studie. Een richtlijn evalueren kan niet goed gedaan worden als men niet de 'feiten' meeneemt van de groep, die het meest de consequenties van de richtlijn ondervinden.

De ASV is van mening dat bij de evaluatie de gebruikers gevraagd moeten worden naar hun ervaringen. De evaluatie van de AIS-verplichting en het boetebeleid hebben aangetoond, dat het enquêteren van gebruikers nuttige informatie oplevert voor beleidsmakers om te kunnen komen tot hanteerbare regelgeving, mits men oor heeft voor de geluiden vanuit gebruikers.

Stand van zaken RIS-strategie CCR.
Met de oprichting van het comité CESNI en de recente instelling van de werkgroep informatietechnologie binnen CESNI zal, wat de ASV betreft, de CCR een kleinere rol moeten spelen in RIS en zich moeten beperken tot de uitvoering op de internationale Rijn. De ASV ondersteunt dan ook het plan om de RIS-werkgroep van de CCR op termijn op te laten gaan in de werkgroep van CESNI. Voorwaarde is wel, dat er overleg blijft bestaan. Dit overleg dient uitgebreid op nationaal niveau omtrent de werkzaamheden van de werkgroep gevoerd te worden.

In de stand van zaken worden vijf punten genoemd uit de strategie, die nog moeten worden uitgevoerd. Punt voor punt:

Maatregel M-I.2.6 – Weergave van het plaatsen van het blauwe bord in Inland ECDIS
De praktijk heeft uitgewezen, dat de blauwe bord functie geen meerwaarde heeft bij navigatie. Het is eerder verwarrend en hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Op zoek gaan naar een technische oplossing en een uitrustingsverplichting dient volgens de ASV geen nut en heeft geen noodzaak. Wel zal het altijd mankementen kunnen hebben en scheepseigenaren moeten aanpassingen aan het elektrisch systeem laten doen. De ASV raadt deze optie af.

Bij de optie van een algeheel verbod is het maar de vraag of het comité Politiereglement van de CCR dat als eerste moet doorvoeren. Dan zou het verbod alleen op de Rijn van kracht zijn, terwijl het blauwe bord niet alleen op de Rijn wordt gebruikt. Een Europees verbod zal de verwarring, die nu kan ontstaan, wegnemen.

Maatregel M-I.3.2 – Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle vaartuigcategorieën overeenkomstig artikel 12.01 van het RPR
Dat op gegeven ogenblik alle schepen zich elektronisch moeten gaan melden, lag in de lijn van de verwachting van de ASV. De ASV is van mening, dat de verplichting die nu geldt voor bepaalde groepen schepen niet de weg vrij mag maken om het verplicht te stellen voor alle schepen. Hoe meer schepen er gebruik van maken, des te gevoeliger het systeem wordt voor storingen en hacking.
Daarbij is de vraag voor welke doeleinden de opgegeven informatie nu gebruikt wordt en eventueel in de toekomst gebruikt gaat worden. Van verkeersmanagement en statistieken is het een kleine stap om het ook te gebruiken voor commerciële doeleinden, handhaving en sluisplanning. De binnenvaart moet de garantie krijgen, dat de informatie niet gebruikt gaat worden voor andere zaken dan verkeersmanagement en statistieken. De ASV ziet geen noodzaak voor een verplichting voor alle schepen en stelt voor om de huidige situatie, op vrijwillige basis, in stand te houden. Tevens heeft de ASV uit de documenten opgemaakt, dat de cyberveiligheid omtrent RIS niet heel hoog is en daardoor rijst de vraag of elektronisch melden dat verhoogt of juist verlaagt.

Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden, dat niet overal een goede internetverbinding beschikbaar is langs de Rijn en heel veel meer reizen worden opgegeven vanaf 1 december 2021. In geval van technische problemen moet de mogelijkheid blijven bestaan om een reis via marifoon op te geven.

Maatregel M-I.4.4 – Ligplaatsmanagement
"Vanwege het grote belang van ligplaatsen voor een duurzame binnenvaart en het feit dat voor bepaalde ligplaatsen een dergelijk ligplaatsmanagement zeer zinvol is, zouden de werkzaamheden voortgezet moeten worden en deze taak opgenomen moeten worden op het werkprogramma van het Comité Politiereglement voor de periode 2020-2021."

Wat de ASV eerst zou willen, voordat een systeem voor ligplaatsmanagement überhaupt zinvol kan zijn, is veel meer ligplaatsen langs de Rijn. Tot die er zijn, hoeft de CCR ook niet na te denken over een managementsysteem. Want, wat er niet is, behoeft ook geen managing. Daarnaast lopen er al projecten (of is er al een werkend systeem) die betrekking hebben op ligplaatsenmanagement. De CCR kan zich beter bezighouden met het creëren van ligplaatsen.

Maatregel M-I.2.9 – Automatische koersbepalingssystemen voor schepen
De ASV vindt het een goede zaak, dat dit onderwerp naar CESNI verplaatst zou moeten worden en de CCR zich zou moeten richten op de implementatie van RIS op de Rijn. De ASV vraagt zich wel af of de eerste stap van de CCR (het besluit van de automatiseringsniveaus) ook door CESNI wordt overgenomen. Anders lopen CCR en CESNI op een gegeven moment langs verschillende paden, waar de schipper de dupe van zal zijn.

Zoals al gemeld tijdens het OTNB is de ASV geen voorstander van het gebruik van ECDIS in de navigatiemodus. Helemaal als het een verplichting gaat betreffen, want daaraan zijn hoge kosten verbonden, zeker als een schip geen radar heeft of een radar die niet geschikt is voor navigatiemodus. Bijkomend wordt het radarbeeld drukker en onoverzichtelijker en dat zal de veilige vaart niet ten goede komen. Tevens is bij overlay van ECDIS en radar een nadeel voor de veilige vaart, dat bij uitval twee belangrijke hulpmiddelen bij de navigatie tegelijkertijd wegvallen. Daarbij heeft de navigatiemodus geen toegevoegde waarde.

AIS.
In de toegestuurde documenten heeft de ASV niks terug kunnen vinden van de evaluatie AIS-verplichting. Wat gaat de CCR er mee doen? Voor de volledigheid in de bijlage de reactie van de ASV op de evaluatie.

Naar aanleiding van de evaluatie wil de ASV voorstellen om op korte termijn de regelgeving op twee punten aan te passen:

- Verplicht wijzigen van de navigatiestatus afschaffen.
- De reparatietijd van 48 uur verlengen (liefst naar 'zo snel mogelijk')

De ASV ziet dit als twee eenvoudig door te voeren aanpassingen en vraagt zich af waarom het nog niet in gang is gezet door de CCR en verzoekt de Nederlandse delegatie hier voorstellen voor te doen bij de CCR.

Geautomatiseerd varen.
Er wordt op het moment veel gesproken over geautomatiseerd varen en wat daarvan verwacht wordt. De toekomstvisie is een vloot van volledig autonoom varende schepen. Wat de ASV betreft, ligt dat nog ver in de toekomst en wordt er door beleidsmakers vergeten dat automatisering al decennia aan de gang is in de binnenvaart. In de praktijk is het zo, dat technieken die voor de schipper het navigeren en manoeuvreren vergemakkelijken, door de sector worden omarmd en dat het gezien wordt als een zinvolle investering. Goede voorbeelden daarvan zijn de stuurpiloot en de GPS met digitale vaarkaart.
Op dit moment lijkt het erop dat beleidsmakers de automatisering van de binnenvaart willen forceren door enorme subsidiebedragen daarvoor beschikbaar te stellen. Bij de documenten van het OTNB zat een lijst met 8 pilotprojecten die lopen t.a.v. geautomatiseerd varen. Is het echter wel wenselijk dat er zoveel middelen hieraan opgaan? Uiteraard zal er altijd sprake zijn van technische vooruitgang, maar wat de ASV betreft moeten er wel prioriteiten gesteld worden door beleidsmakers en op dit moment een pas op de plaats worden gemaakt.

De huidige automatisering is immers nog niet dusdanig betrouwbaar dat er volgende stap gezet kan worden. AIS kent bijvoorbeeld veel storingen en defecten (zelfs iets simpels als ledverlichting veroorzaakt al storingen) en op veel vaarwegen waar binnenvaart komt, is nog niet eens een goede internetdekking. Ook wat betreft cyberveiligheid hebben de overheden het niet onder controle; AIS-gegevens zijn voor iedereen beschikbaar via internet en kunstwerken (waaronder sluizen) blijken vrij simpel te hacken te zijn.

Daarnaast is de factor mens ook iets waar rekening mee moet worden gehouden. Die factor staat in het beleid van de ASV altijd centraal. Veel automatiseringstechnieken vergemakkelijken weliswaar het werk van de schipper, maar nadelen kent het ook. De vakbekwaamheid gaat achteruit, het recht op privacy wordt geschonden, automatisering vereist investeringen in kennis over de techniek en de regelgeving. Al met al wordt de schipper een onderdeeltje in de vervoersmachine. Deze aspecten maken werken in de binnenvaart niet prettiger en aantrekkelijker.

Mededeling ETF geautomatiseerd varen.
"Op een schaal van 1 tot 5 staat de Europese binnenvaart volgens specialisten op niveau 1, wat een enorm braakliggend gebied inhoudt dat veel tijd en middelen zal mobiliseren."
Op welk niveau de binnenvaart staat, kan over gediscussieerd worden. Als men denkt aan/droomt over autonoom varen, dan is het niveau laag. Kijkt men echter 15 jaar terug, dan heeft de binnenvaart op het gebied van automatisering een heel ander gezicht gekregen. Vanuit de RIS Richtlijn is er enorm veel over de binnenvaart uitgestort, dat het niveau zeker verhoogd heeft. Beleidsmakers vergeten echter de geluiden vanuit de groep die het uit moet voeren, de schippers, mee te wegen in hun besluiten, waardoor er problemen ontstaan bij de uitvoering.

"Automatisering zal de sector een volledig nieuw gezicht geven, en niet alleen vanuit een perspectief van de werkgelegenheid, maar ook leiden tot een grote consolidatie in de sector omdat veel zelfstandige schippers niet in staat zullen zijn de investeringen in innovatie te doen die nodig zijn om concurrerend te blijven"

Tot op heden zijn zelfstandige schippers prima in staat gebleken om concurrerend te blijven en te investeren in automatisering (80% van de binnenvaart is zelfstandig schipper), dus een voorziene consolidatie door automatisering is nergens op gebaseerd. Niet kunnen investeren is een gevolg van ontbrekend Europees vervoersbeleid. Automatisering staat daar los van.

"De voordelen van automatisering in de Europese binnenvaart in termen van veiligheid zijn nog niet aangetoond, terwijl geautomatiseerd en autonoom varen voor 100% veilig moet zijn."

100% veiligheid is nooit te garanderen. Ook niet door regelgeving, want de wereld is fundamenteel onvoorspelbaar. De vraag is wie er bij ongevallen verantwoordelijk is. Bij geautomatiseerd of autonoom varen zal die meer bij de techniek komen te liggen, zeker als er bij de besturing van een schip geen mens aan te pas komt.

"De verplichte nascholing of bijscholing moet zo snel mogelijk via een gedelegeerde handeling in de richtlijn betreffende beroepskwalificaties worden opgenomen."

De ASV acht het niet nodig dat nascholing of bijscholing verplicht wordt. Omgaan met nieuwe technieken kan ook in de praktijk geleerd worden. Bij het bestaande marifooncertificaat en radardiploma leert men op de cursus al zeer weinig wat in de praktijk van nut is. De tendens is eerder dat nieuwe bemanningsleden, die worden opgeleid met de nieuwe technieken, een gebrek hebben aan basiskennis van het besturen van een schip.

"De digitale registratie van de werk- en rusttijden van de individuele bemanningsleden of de installatie en implementatie van de digitale/slimme tachograaf is een eerste en dringende stap in dit proces. Deze gegevens moeten in real time en op transparante wijze ter beschikking worden gesteld van zowel de werkgevers en bemanningsleden als de toezichthoudende instanties (autoriteiten)."

Waarom stelt de ETF dit voor? De werk- en rusttijden worden sinds 2017 toch al verplicht geregistreerd. Dat wordt digitaal gedaan en is beschikbaar voor werkgever, werknemer en (bij een inspectie) de toezichthoudende instanties. Wat de ASV betreft is een digitale/slimme tachograaf een onnodige, kostbare investering waar geen nut en noodzaak voor is.

Invoering van een dergelijke real time beschikbare digitale registratie is tevens een schending van de privacy. Een dergelijk systeem zal zowel persoonlijke gegevens (naam, functie, werkgever, aan boord welk schip) alsook aan personen te koppelen metadata (locatie, gegevens van vaart en beweging) verspreiden. De verplichting van zo'n systeem zal niet gebaseerd zijn op vrijwillige deelname en specifieke toestemming van betreffende personen. Hierdoor zal dit in strijd zijn met 'Verordening EU 2016/679 van het Europese Parlement en de Raad', beter bekend als AVG. Verplichting zal zelfs een schending van het (basis)recht op privacy zijn, zoals omschreven in diverse nationale en internationale wetten en verdragen.

"MILIEUVOORDELEN VAN AUTOMATISERING"
"De binnenvaart heeft een aanzienlijke achterstand op het gebied van innovatie en een relatief oude vloot, zodat de inhaalslag problematisch blijkt door het gebrek aan financiële middelen."

De binnenvaart is altijd bezig met het ontwikkelen en gebruik van nuttige nieuwe technieken, wat resulteert in een vloot van moderne schepen, uitgerust met de nieuwste technieken op casco's die nog tientallen jaren levensduur hebben. Ook verbeteringen op milieugebied (met nieuwe technieken) worden gedaan op oudere schepen en motoren. Dat er een gebrek is aan financiële middelen valt wederom te wijten aan ontbrekend Europees vervoersbeleid.

"Geautomatiseerde of op afstand bedien-

de en controleerde sluizen kunnen de algemene efficiëntie van het gebruik van de waterweg verhogen."

Tot dusver heeft de ASV moeten constateren dat op afstand bediende sluizen alleen maar vertragend werken, storingsgevoelig zijn en minder veilig zijn dan lokaal bediende sluizen.

Tot slot.
De ASV heeft deze reactie opgesteld, omdat een OTNB te kort is om uitgebreid van gedachten te wisselen. Reacties vanuit de deelnemers van het OTNB zijn van harte welkom.

Namens bestuur en denktank,

Ron Breedveld
Denktanklid ASV

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

Tonnemaat : .....
Ingeval van duwboot PK:

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

Ondergetekende schipper / eigenaar van bovengenoemd vaartuig verklaart hiermede als lid te zijn toegetreden tot de

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten 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 en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Wenst u gebruik te maken van de contributieregeling voor nieuwe leden: 25 % korting voor de eerste 12 maanden?

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per email, aan ons terug te sturen.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten 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 en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Reeds ontvangen: O VLAG

Uit de statuten:

Artikel 14

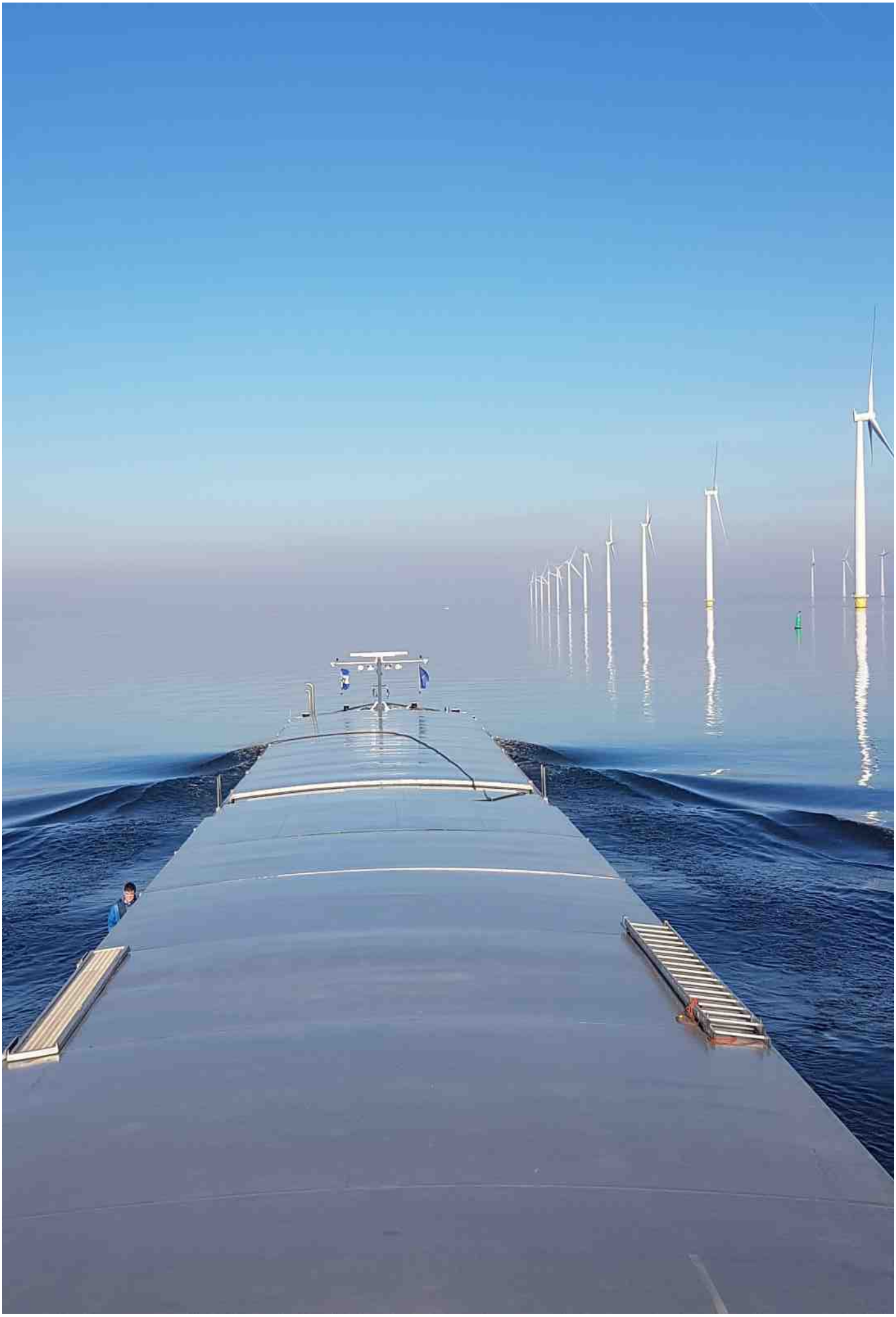
1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. Het bestuur beslist ontrent de toelating van donateurs.
4. Door ondertekening van het aanmeldingsformulier onderwerpt hij zich aan de statuten van de vereniging.
5. De rechten en plichten van een donateur kunnen te allen tijde door opzegging worden beëindigd, behoudens dat de jaarlijkse bijdrage over het lopende verenigingsjaar voor het geheel verschuldigd blijft.
6. Opzegging namens de vereniging geschiedt door het bestuur.

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per email, aan ons terug te sturen.



Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl
Tel: +31652886388

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

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190495 +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.