ASV Nieuwsbrief

Februari 2020

Ledenvergadering 14 maart 2020

Fosfine
Nautisch - Technisch
Ligplaatsen
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Stellingen
De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;
– een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,
– een evenredige verdeling van lasten en lusten,
– onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
– het behoud van onafhankelijkheid.
Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken. Tevens pleit zij voor;
– functioneel hanteerbare reglementeringen,
– uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
– goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Het zal u niet ontgaan zijn dat Sandd is overgenomen door PostNL. Het gevolg hiervan is dat wij magazines uitsluitend nog geseald naar u kunnen versturen op de voorwaarden van PostNL. De sealmachine die editoo gebruikt, werkt op de energie van hun eigen zonnepanelen.

De seal die om de bladen heen zit is drie keer dunner dan de folie die voorheen werd gebruikt. De huidige biobased folie moet bij het plastic afval worden ingezameld, maar heeft direct of indirect een natuurlijke oorsprong. Meer informatie over biobased vindt u op: http://www.biobasedpackaging.nl/materialen/.

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:
Liesbeth de Jonge, Corrie van Dongen, Esther Lubbers, Tineke Veuger, Jessica vd Akker, Doortje Groote
Voorpagina: Corrie Last

INHOUD

Voorwoord
4 Hoe ziet de toekomst eruit?

Vergadering
6 Uitnodiging
7 Agenda
8 Verslag vergadering 28 september 2019

Fosfine
12 Inleiding Fosfine
13 Gif aan boord, een verslag van de gang van zaken
14 Een uitleg Wat is fosfine?
15 Kamervragen SP
16 Kamervragen VVD
16 De rol van ILT bij gegaste schepen
17 Conclusies betreffende fosfine
18 Voorstel hoe om te gaan met gegaste lading
18 Persbericht gif in de lading onrust in de binnenvaart
19 Een krantenartikel van 19 jaar geleden: Kamervragen over hetzelfde door de SP

Afborrelen:
20 Afborrelen

Politiek
21 Provincie Noord-Holland bespreekt brief ASV
21 Minister van Nieuwenhuizen breekt een lans voor het voortbestaan van de kleine binnenvaart
22 Aanvullend een verslag van de gesprekken met de PvdD en het CDA

ILT
23 ILT meer slagkracht in 2020
23 Stand van zaken koers ILT
24 Speciaal strategisch branche overleginformatie risico gestuurd handhaven

Amsterdam/Zaanstad
26 Brief aan wethouder Slegers betreffende ligplaatsbeleid Zaanstad
27 Overleg Zaanstad
28 Uitbreiding bloktijden Wilhelminasluis Zaandam
30 Visiedocument onafhankelijke adviescommissie oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam

Europa
31 Nieuwjaarswens van de ESO

Hardheidsclausule
32 Voortgang werkgroep hardheidsclausule

Beurs Gorkum

Ligplaatsen
35 Geen ligplaatsen meer boven Klein Ternaaien
35 Loopsteiger ten Noorden van de Kreekraksluis in ere hersteld (plus foto)
36 Ligplaats nemen Terneuzen
36 Ligplaatsbeleid Zaandam
37 Ligplaatsbeleid op de agenda

Van onze leden
39 Marten Goes again: klimmen tegen MS

Nautisch technisch
40 Beter bediend: samenwerking met Rijkswaterstaat
40 Goed Nieuws: Noord-Holland gaat bruggen weer zelf bedienen
41 Laag water bedreiging marktaandeel binnenvaart
41 Nieuw marifoonkanaal op de Eems
41 Stremmingen Doetinchem

Rotterdam
42 Rotterdam verandert spelregels havengeld
43 Ligplaatsen Maashaven nog steeds bedreigd

Vergroening
44 Ook bij vergroening binnenvaart benadeeld
45 Visie op biobrandstoffen
47 labelen van schepen

48 Flitslampje

14 MAART 2020

Algemene Ledenvergadering

Ten behoeve van voorstel wijziging Huishoudelijk Reglement

Voorwoord

Hoe ziet de toekomst eruit?

Op 28 december was het Develpaviljoen goed gevuld met “afborrelende” ASV-ers. Natuurlijk werd er veel gesproken over het varen, de zorgen van de schippers, maar ook over de hoop op een toekomst voor ons allemaal. De ledenaanwas, de inzet van de denktank en het zich thuis voelen bij de ASV door nieuwe leden: het stemde ons allemaal vrolijk. Voor ons was het een kans om ook met degenen te praten die zich niet laten horen via de denktank. Een kans om nog eens te kijken: zitten we op de goede weg? De zaken die op ons pad komen, zijn divers en vaak ingewikkeld. Zo ingewikkeld dat “onze” advocaten verzuchten dat sommige stukken zelfs voor hen moeilijk te bevatten zijn, voor meerdere uitleg vatbaar of gewoon niet terug te vinden in die enorme brij van stukken. Dat gaat natuurlijk specifiek over de CCR stukken.

Dat sommige denktankleden dan soms door de bomen het bos niet zien, is logisch. Maar des te belangrijker dat wij doen wat we proberen te doen: orde in de chaos scheppen en u en iedereen die van belang is voor de binnenvaart van gedegen informatie voorzien. Het is niet voor niets dat de nieuwsbrief maar dikker en dikker wordt. Er komt zoveel op ons pad en alles is belangrijk, lijkt het wel. Even niet opgelet en je hebt een kans voorbij laten gaan om iets aan de orde te stellen.

We hebben inmiddels de politiek op onze hand en er is nu zelfs de unieke omstandigheid dat er een Minister is, die duidelijk zegt dat er een modal shift moet komen en zij zich daarvoor in zal zetten. Het blijft niet alleen bij woorden gelukkig.

Fosfine-drama
Tegelijkertijd komen er extreme zaken op ons pad zoals het fosfine-drama, waarbij we merken dat de zorg rond de gezondheid van schippers en hun gezin en bemanning wel heel slecht geregeld is. Het aan de kaak stellen van dit soort zaken, zorgen dat de pers erbovenop zit (en blijft zitten) kost bakken met energie, maar is van onschatbaar belang.
En dan hebben we nog de ontwikkelingen op allerlei gebied die razendsnel de realiteit tot dan toe inhalen. Dat zien we met de huidige stikstofcrisis.

Nog voordat er (in de huidige mate) sprake was van de PFAS-problematiek, de stikstofcrisis, het afnemend boerenbedrijf, snel sluitende kolencentrales, een bouwstop en dergelijke werd er een prognose gemaakt over het goederenvervoer door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2017 en die prognose blijkt nu alweer helemaal achterhaald.

Modal shift nog niet bereikt
Zo lezen we in Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 (Ministerie Infrastructuur en Milieu) dat het goederenvervoer groeit tot 2030 en 2040 voor alle modaliteiten. Al die aangenomen groei: gezien de ontwikkelingen lijkt het sterk de vraag of het goederenvervoer echt zo zal groeien. Maar zelfs in geval van deze aangenomen groei zien we dat in deze cijfers er onvoldoende sprake is van een modal shift richting vervoer over water.

Laag water bedreiging marktaandeel binnenvaart
Wat al wel gesignaleerd werd, was dat op het traject Rotterdam - Duitsland (en verder) de binnenvaart op de Waal en de Rijn te maken kan krijgen met beperkingen in vaardiepte bij laag water door klimaatverandering en bodemerosie. Hierdoor moeten er meer schepen ingezet worden om dezelfde lading te vervoeren. Maar ondertussen verdwijnen de kleinere schepen en dat zijn de schepen die nodig zijn in dit soort gevallen. De binnenvaart kan geen vervoerszekerheid meer bieden en zal nog meer marktaandeel verliezen aan andere modaliteiten.

Minister van Nieuwenhuizen signaleert het gevaar
Gelukkig hebben we een Minister die doordrongen is van het belang van de binnenvaart (in al haar facetten) en bovendien inziet dat we ons niet alleen bezig moeten houden met te hoog water, maar ook moeten kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat de vaarwegen bevaarbaar blijven. Zie onder andere
https://www.gelderlander.nl/nijmegen/wegzakkende-waal-en-ijssel-dreigen-onbevaarbaar-te-worden~a6335f0d/

De ASV heeft dit probleem ook aangekaart bij de diverse politieke partijen en heeft daar een luisterend oor gevonden. We hopen daarom dit terug te zien in beleid.

Op jacht naar een werkbare hardheidsclausule als uitweg
Op dit moment probeert de ASV via de werkgroep hardheidsclausule er alles aan te doen om een aanzet te geven om de hardheidsclausule werkbaar te maken, zodat er voor schepen die niet aan de ROSR/CESNI-eisen kunnen voldoen in ieder geval nog een kans op voortbestaan is. Dat lijken we alleen te kunnen doen door aan te tonen dat de hardheidsclausule, zoals hij nu is, niet werkbaar is en waarom niet. Maar de tijd dringt; er zijn al te veel goede schepen verdwenen.

Vergroening
Tegelijkertijd zien we de euforie over de Green Deal met de binnenvaart al temperen. Buiten de ASV om kan men wel afspreken, dat wij gaan vergroenen maar als de mogelijkheden er niet zijn (noch op technisch gebied, noch financieel), houdt het gewoon op. Tegelijkertijd merken we dat er in de ons omringende landen veel subsidies worden verstrekt om vergroening te stimuleren waar in Nederland kennelijk vooral over “straffen van achterblijvers” wordt gesproken. Hoeveel klappen kan een sector dragen? En wordt het niet eens tijd deze sector nu met daden bij te staan?
De door de nieuwe EU-commissaris Timmermans gepresenteerde EU-Green Deal, waarbij drie kwart van het wegvervoer verplaatst moet worden naar vervoer over water of spoor, is een nobel streven en zou bovendien een recessie in de binnenvaart kunnen afwenden, maar zal niet bereikt gaan worden zonder dwingende maatregelen en op basis van prijsconcurrentie zal het alleen nog meer binnenvaartbedrijven de kop kosten i.p.v. dat zij die taak op zich te kunnen nemen.

Alweer een crisis?
Ondertussen voelen vele schippers de recessie al aan den lijve. We horen van opgelegde schepen en over banken die geen clementie hebben met schippers die rente en aflossing niet meer op kunnen brengen. De ligplaatsen voor langere termijn worden steeds meer nodig, omdat er te weinig werk is en te slecht betaald wordt, dus ook schepen die niet gewend zijn om stil te liggen lassen nu gedwongen een vaarpauze in. Waar blijf je dan in een stad als Amsterdam waar je maximaal een week mag liggen? We horen van schepen die gedwongen worden uit ’s Gravendeel te vertrekken en een tijd voor anker moeten gaan om na 12 uur weer terug te mogen keren. En dat omdat er gewoon geen werk is. Hoe zat het ook alweer met het milieu? Zaandam zegt tegen kleinere schepen waar geen ligplaats voor is, dat ze het maar uit moeten zoeken, terwijl de kade vrij is maar gereserveerd voor passagiersvaart. Zinloos rondjes varen, omdat je nergens mag zijn….de eerste milieuwinst is stoppen met onnodig schepen laten varen, lijkt me. Kost niets.

Minister van Nieuwenhuizen verdient onze steun
Deze Minister staat voor een bijna onmogelijke opgave:
Al dat achterstallig onderhoud aan de vaarwegen en kunstwerken wegwerken, zorgen dat er voldoende goede ligplaatsen en voorzieningen komen voor de binnenvaart, zorgen dat er een modal shift ontwikkeld wordt naar vervoer over water, goede schepen in de vaart zien te houden die door regelgeving onnodig gedwongen zouden moeten verdwijnen, de vaarwegen bevaarbaar houden, vergroening van de binnenvaart op een goede manier tot stand brengen en dan bij dat alles zorgen dat er sprake is van een level playingfield t.o.v. de ons omringende landen etc. Ga er maar aan staan.

Wij voelen de steun van de Minister. Het wordt dan ook tijd dat de regeringspartijen andere keuzes maken en werkelijk voor de binnenvaart kiezen. Te beginnen met een eerlijke verdeling van de infrastructuurgelden en het werkelijk zorgdragen voor een level-playingfield t.o.v. de ons omringende landen wat eisen aan schepen betreft. Over level playingfield gesproken: dan blijft de ASV ook nog steeds aandringen op een gelijk speelveld wat het boetebeleid aangaat t.o.v. onze concurrenten: vervoer over de weg en het spoor, die veel minder gecontroleerd worden, veel minder met bestuurlijke boetes te maken krijgen en waarbij bovendien op voorhand al veel matiging van de boetes is gerealiseerd.

Al met al verdient deze Minister alle steun in haar streven de binnenvaart een toekomst te bieden.

In dat kader wil ik met heel mijn hart de aller- allerbeste wensen uitspreken voor het nieuwe jaar. Laat 2020 een opmaat zijn tot een decennium waar de binnenvaart in alle opzichten aan terrein zal winnen, waar de mensen aan boord van de schepen zich veilig en gewaardeerd weten. Laten we Kamerleden die ons in de afgelopen periode zo gesteund hebben en Minister van Nieuwenhuizen toewensen om dit samen met ons te bewerkstelligen.

Gelukkig 2020!
Sunniva Fluitsma

Geachte collega's

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

14 maart 2020

De vergadering zal gehouden worden in
"Appartementen Senioren Harmonie"
Gaesbeekstraat 11
3081 NL Rotterdam
Aanvang 10.00 uur.
De zaal is open vanaf 9.30 uur.

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.
Na de middag, vanaf 13:30 uur is de vergadering openbaar
en mag u dus collega's, die nog geen lid zijn, uitnodigen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering om 17:00 te sluiten.
Na afloop is er gelegenheid van gedachten te wisselen onder het genot van een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten op 14 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Algemene Ledenvergadering

Ten behoeve van voorstel wijziging Huishoudelijk Reglement

Agenda

(voorlopige) AGENDA OCHTENDDEEL: (aanvang 10:00)

1. Opening en rede voorzitter
2. Goedkeuring agenda
3. Goedkeuring verslag najaarsvergadering (zie deze nieuwsbrief)*
4. Mededelingen
5. Financieel verslag
6. Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezing
7. Huishoudelijk Reglement aanpassing voorstel
8. Werkgroep hardheidsclausule
9. Ligplaatsbeleid: aanbevelingen vanuit de ASV
10. Fosfine en de rol van de ASV
11. Overleg met de leden: o.a werkgroep Hardheidsclausule/ Juridische bijstand ASV/ ligplaatsbeleid/ personeel/ boetebeleid/
12. Vergroening binnenvaart een labelingsysteem.
13. “Afborrelen”
14. Overleggen (evofenedex/WBA/WBR/CCRRijnvaartcommissaris/Ministerie/politiek/ILT)
15. Wat verder ter tafel komt
16. Rondvraag
17. Sluiting ochtendgedeelte

(voorlopige) AGENDA MIDDAGDEEL: (aanvang 13:30 uur) THEMA: modal shift

1. Opening
2. Mededelingen (o.a. uit het ochtendoverleg)
3. Verkiezingsprogramma’s input ASV
4. Mevr de Pater-Postma van het CDA geeft haar visie op de binnenvaart
5. Fosfine
6. Voortgang Werkgroep Hardheidsclausule
7. Obstakels die omgekeerde modal shift bewerkstelligen (Ligplaatsbeleid/ regelgeving/ boetebeleid/ personeel/ etc.). Wat doen we eraan?
8. Vergroening van de binnenvaart: een labelingsysteem,
9. Wat verder ter tafel komt/ Rondvraag
10. Afsluiting middagdeel met een drankje en een hapje

Verslag ledenvergadering 28 september 2019

Opening
Om 10.00 uur opent voorzitter Gerberdien le Sage de vergadering en verwelkomt de aanwezigen. De voorzitter vraagt de aanwezigen om een minuut stilte voor hen die ons zijn ontvallen, o.a. Ad Damen, jarenlang lid geweest van de ASV en daarna donateur. Ad is ook vele jaren bestuurslid geweest van de Vereniging Noord-Zuid.

Rede
Voorzitter Gerberdien le Sage spreekt de rede uit.

Goedkeuring agenda
Agenda goedgekeurd.

Goedkeuring verslag van de vorige vergadering
Het verslag wordt goedgekeurd.

Mededelingen
- Woordvoerster Sunniva Fluitsma kan niet aanwezig zijn wegens een begrafenis.
- Penningmeester Doortje Grooten kan ook niet aanwezig zijn, omdat ze andere verplichtingen heeft.
- De beurs in Gorinchem wordt steeds duurder. Volgend jaar gaan we nog wel, maar de vraag is of we dit moeten blijven doen. We begonnen met 1200 euro en nu betalen we al 3000 euro voor een klein standje. Ronald Sipsma vindt het belangrijk om aanwezig te zijn. Niet alleen voor eventuele nieuwe leden, maar ook voor bestaande leden. We hoeven daar nu nog niet over beslissen. We kunnen daar in de voorjaarsvergadering over beslissen.
- Afborrelen. Er is geen Nieuwjaarsborrel meer bij Teun in Breda. We hebben ervoor gekozen om het nu eens anders te doen. Op zaterdag 28 december hebben we in het Develpaviljoen in Zwijndrecht afborrelen om samen met de leden en donateurs nog even het afgelopen jaar te overzien en te proosten op een nieuw jaar dat komen gaat. Er moet worden ingeschreven, zodat we kunnen doorgeven hoeveel mensen er ongeveer gaan komen. Dit komt in de nieuwsbrief te staan.

Financiën
Er was tijdens de financiële goedkeuring in de voorjaarsvergadering een overschot in het boekhoudprogramma wat toen even niet te verklaren was. Hier is naar gekeken en het probleem is gevonden. Als we een nieuw boekjaar beginnen, moeten we het beginsaldo van de bank invullen en daar is het fout gegaan. Als je verkeerd begint, gaat het aan het eind niet kloppen. Na het goede beginsaldo in te voeren klopt gelukkig alles weer. Jaring Ruijtenberg heeft als controlecommissie hier vanmorgen naar gekeken en het goed bevonden.
Huishoudelijk reglement
Ron Breedveld neemt dit door. Nu de nieuwe statuten van kracht zijn, moest ook het huishoudelijk reglement worden aangepast. De nieuwe statuten komen binnenkort op de website te staan. Er is veel werk verricht door met name Esther Lubbers en Ron Breedveld om het huishoudelijk reglement weer up to date te krijgen. Het gaat te lang duren om alles door te nemen, maar hier staat o.a. in hoe er gehandeld moet worden als bv een lid om juridische hulp vraagt. Dit wordt uiteindelijk beslist door bestuur en denktank. De ASV bestaat uit leden, donateurs, ZZP-ers en ereleden; er staat beschreven wie daar onder vallen. Wat wordt er verwacht van een denktanklid? In vergaderingen mogen geen beledigingen gedaan worden en politieke voorkeuren gepromoot worden. Men mag ook niet meer dan 2 keer per onderwerp aan het woord komen. Dit zijn zo wat punten die allemaal in het huishoudelijk reglement zijn geregeld. De laatste puntjes moeten nog even worden gezet en als dat klaar is, kan het minimaal 2 weken van te voren naar de

leden worden verstuurd. Dit gaat per mail, zodat het huishoudelijk reglement in de voorjaarsvergadering kan worden aangenomen. Gerberdien vraagt hoelang ze alle documenten moet bewaren. Ron zegt dat documenten kunnen worden overgedragen aan de opvolger en dat je verder zelf niets meer hoeft te bewaren.

Ministerie

De ASV is het afgelopen halfjaar weer verschillende keren in Den Haag geweest om met het Ministerie maar ook met de Minister zelf te praten. Op het Ministerie is een nieuwe man gekomen net onder de Minister, namelijk dhr. Dronkers. Wij zijn gevraagd oplossingen aan te dragen om meer lading van de weg naar het water te krijgen. Nu gebeurt het omgekeerde en gaat er lading van het water naar de weg. De ASV heeft oplossingen aangedragen met een position paper en o.a. gemeld dat de CCR eisen weg moeten of veel lichter moeten worden, maar daar is tot nu toe nog niets mee gedaan of wordt gewoon van tafel geveegd. Dat werkt zeer deprimerend. Het Ministerie is uitgenodigd om eens op een kleiner schip te kijken om te zien wat nu de problemen zijn. Ronald heeft zijn schip ter beschikking gesteld. Van het Ministerie waren Dronkers, Luijten en Vermeulen en ook de Evofenedex van verladerszijde was aanwezig. Dronkers wilde even over het schip lopen om te kijken, maar er moest eerst vergaderd worden. Evofenedex had een keurig verhaal, dat de kleine binnenvaart toch wel erg belangrijk is. De verhalen van de Evofenedex en de ASV sloten goed op elkaar aan. Dronkers vond het ook erg vreemd, dat je om het bed moet kunnen lopen en dat een deur een paar centimeter te smal kan zijn. Er is afgesproken om verder te praten, maar daar gebeurt niets mee. Wel zijn er gesprekken gevoerd, die positief lijken, maar het Ministerie draait er steeds omheen en zo komen we dus niet veel verder.

Hardheidsclausule

De hardheidsclausule is veel te ingewikkeld en het duurt veel te lang voordat er een uitspraak komt. De ASV heeft in opdracht van de Minister geprobeerd deze te vereenvoudigen, maar dit loopt vast. Er is nu een werkgroep met de andere bonden. Iets waar wij als ASV vanaf het begin niet veel in gezien hebben. Men heeft het alleen maar over wat wij verkeerd doen als binnenvaart, maar denkt niet in oplossingen. Het Ministerie zegt dat er aanvragen voor de hardheidsclausule moeten komen. Dan kunnen ze daar wat mee. Maar deze komen niet, omdat het te ingewikkeld is, zeggen wij als binnenvaart dan weer. Je kunt wel blijven roepen dat er aanvragen moeten komen, maar als deze niet komen zal de schipper daar wel geen heil in zien en moet je dus iets anders bedenken om de kleine binnenvaart te redden en de model shift te realiseren. Jos Evens merkt op dat het beleid bepaald wordt door de ambtenaren en niet door de Minister. We moeten weer een brief sturen naar de Minister en vragen wat ze nu echt wil. Jannes Ooms vraagt zich af of het stikstofprobleem, dat nu om de hoek komt kijken, niet iets is om mee te slaan. Het Ministerie denkt dat alles aan groot water ligt en kleine schepen dus niet nodig zijn. Er wordt steeds om de brei heen gedraaid. Europees lukt het ook niet, omdat we niet in de ESO zitten, maar zoals we weten lukt het bij de ESO ook niet om ons stempel te drukken. De hardheidsclausule heeft er altijd ingestaan en de ASV is daar altijd tegen geweest en gezegd dat het niet werkt. We hebben een crisishardheidsclausule gehad die wel werkte, maar die wil men niet. We hebben ook voorgesteld om de hardheidsclause nationaal te maken zodat het eenvoudiger wordt, maar daar wordt ook niets mee gedaan. Ze willen het gewoon niet. In Straatsburg genomen beslissingen zijn niet meer terug te draaien, ook al gaat de hele binnenvaart er aan onderdoor. Het Ministerie wil maar liefst 100 aanvragen voor de hardheidsclausule. Misschien dat we dan wat kunnen doen, zeggen ze. Cor le Sage zegt dat er wel een aantal aanvragen zijn, maar deze blijven in de la liggen. Moeten we niet een procedure starten om iets via de rechter af te dwingen? Jos zegt dat je dan eerst moet onderzoeken of de rechter hiertoe bevoegd is om over te beslissen. Uit de zaal komt de opmerking dat een lid vaak gedeprimeerd terug komt van een vergadering van de ASV en het allemaal wel heel negatief is. Hij vraagt zich dan ook af wat voor zin het allemaal nog heeft. Ronald zegt dat het een negatief verhaal is en dat is logisch, omdat wij in de hoek zitten waar de klappen vallen. Wel is het zo dat we zonder ASV al waren uitgevaren. Wij maken het niet mooier dan het is, zoals ze bij BLN wel doen. Gerberdien zegt dat we veel contact hebben met politieke partijen. We worden genoemd bij de algemene beschouwingen en moeten blijven hameren op de modal shift. Ook het stikstofprobleem is iets waar mooi beleid op gevoerd kan worden ten gunste van de binnenvaart. Meer vervoer over water dan win je heel veel op het gebied van stikstof.

Ongevallen Werkgroep

Paul Markusse doet verslag. Hij is samen met Otto Klinkenberg naar dit overleg geweest. Het is iets nieuws en in het leven geroepen, omdat er afgelopen jaar een explosieve groei is geweest in ongevallen. Wij hebben gezegd dat er een uitsplitsing moet komen in Binnenvaart en pleziervaart. Verzekeringen krijgen per verzekeringsmaatschappij 1600 tot 2000 ongevallen te binnen. Dit is van iets kleins als verfschade tot hele grote dingen. Alles moet worden uitgesplitst om een goed beeld te krijgen. Taalproblemen worden benoemd en het feit dat je in het Oostblok gewoon patenten kunt kopen. Rederijen willen een reisvoorbereiding maken en doen dat ook al vaak. Ook de grote particulieren met wisselend personeel doen dit steeds vaker. Dit is geen enkel probleem, als het maar niet verplicht gaat worden. Tjalling Langius merkt op dat het in de tankvaart verplicht is om een inventarisatie te maken voor je gaat vertrekken. Men gaat in de werkgroep eerst alles inventariseren wat er allemaal gebeurd is. Wat wel opvalt, is dat er meer ongelukken gebeuren sinds de verplichting van de AIS.

WBA

In Zaandam is de voorgenomen ligduur van 7 x 24 uur teruggedraaid naar 2 x 7 dagen, dus 2 weken in plaats van 1. Achter in de Isaac Baarhaven is een lengte waar 2 maanden gelegen kan worden. De ASV is hier blij mee. Er komen in de Houthaven in het Amsterdamse nieuwe stroomkasten. Er is gevraagd deze wat hoger te plaatsen en niet helemaal op straat. Tevens gaat men een extra paal slaan; de palen staan nu te ver uit elkaar voor kleinere schepen. Op de Haparandadam mag je in de toekomst achteruit aanmeren, maar hier wil men nog een aanvaarbescherming maken. De ASV heeft gevraagd of dit ook in de Minervahaven mogelijk is. Bij het Centraal Station komen ook ligplaatsen voor de binnenvaart. Buiten het seizoen kan de binnenvaart liggen aan de westzijde van het Centraal Station waar normaal passagiersschepen liggen. Dit moet wel gevraagd worden bij het havenbedrijf. De Containers in de havens zijn SAB containers en hierdoor lijkt het alsof er voor betaald moet worden, maar deze zijn gratis te openen met de SAB ecocard. Hier kan men gescheiden afval gratis afgeven.

Rondvraag

- Snelheidsbeperking in Rotterdam schijnt opgeheven te zijn. Dit zal worden nagevraagd in het WBR.
- De palen aan de binnenkant van het Noordereiland zijn weg gehaald. Komen die nog weer terug? Ook dit zal worden nagevraagd in het WBR.
- In België moet je in het certificaat hebben staan dat je alleen mag varen, in Nederland hoeft dat niet als je aan de voorwaarden voldoet. Dat is een beetje raar. Het klopt dat je in België dat apart in het certificaat moet hebben staan of een apart certificaat moet hebben.
- Een lid had bij het SAB een afspraak gemaakt voor nieuw dienstboekje. De afspraak stond om half 10 en hij was er om 9 uur, maar werd niet geholpen. Hij moest gewoon wachten tot half 10, terwijl er niemand was. De 2 dames hadden het blijkbaar druk met andere dingen, wat een service. Ronald zegt dat opsturen goed werkt. Dit kost wel iets meer i.v.m. opsturen.

- Veerhaven heeft een Green Award, maar wanneer ze volaan draaien, komt er ongelofelijk veel rook uit de uitlaten. Een buurman zei er laatst iets van en toen werd er gezegd dat ze er niets mee te maken hadden, want zij hadden een Green Award. Allemaal onzin die Green Award.

PAUZE

Voorzitter Gerberdien le Sage spreekt de rede uit.

Begrotingsvoorstellen

- De ASV wil minimaal 5 plaatsen verdeeld over Nederland, waar langdurig ligplaats kan worden genomen voor vakantie, ziekte of andere noodzakelijke redenen om langer stil te liggen.
- 3 keer 24 uur moet weg.
- Goede afloopmogelijkheden.
- Betere en betaalbare stoomvoorziening.
- Huisvuilafgifte zoals dat altijd was, dus weg met de abonnementen.
- Achterstallig onderhoud wegwerken. Hier is minimaal 400 miljoen euro voor nodig.
- Geen spertijden meer.
- Er moeten mensen met kennis van zaken op bruggen en sluizen komen. Dit wordt steeds vaker uitbesteed en er komen mensen zonder kennis op bruggen en sluizen wat vaak voor belemmeringen en onveilige situaties zorgt. Afstandsbediening zorgt regelmatig voor onveilige situaties met zelfs dodelijke ongevallen zoals laatst in Zaandam. Er moet gekeken worden of we dit nog wel langer willen. De bedieningen duren ook langer door allerlei veiligheidsmaatregelen die in acht moeten worden genomen. Dat is iets wat de maatschappij veel geld kost. Het hele proces duurt 33 % langer, is onderzocht. Dat is best veel dus willen we een evaluatie over afstandsbedieningen. Je ziet steeds meer afstandsbedieningen komen. Wanneer die er eenmaal zijn, zullen ze dat niet snel weer terugdraaien, omdat hier veel geld in is gestoken.
- Er vindt een koude sanering plaats door de CCR eisen. Deze eisen zijn gemaakt om de vloot te vernieuwen. Daarom moet er een pensioenregeling komen voor mensen die willen stoppen met varen door de CCR eisen.
- Subsidie voor CCR eisen. Net als Frankrijk en Wallonië. Ook in Duitsland is men bezig met het opzetten van een subsidiepotje om de CCR eisen te kunnen bekostigen. Level Playingfield.
- Markttransparantie voor een betere onderhandelingspositie.
- Bij vergroening stimulering in plaats van straffen; mogelijk maken in plaats van blokkeren.

Vergroening

De ASV heeft de Green Deal niet getekend, omdat er teveel dingen in staan die ons niet aanstaan. Bijna niets van wat de ASV heeft ingebracht tijdens de verschillende overleggen, is terug te vinden in de Green Deal. Het afschaffen of tenminste versoepelen van de CCR regels is niet opgenomen in de Green Deal. Wanneer de CCR eisen niet worden afgeschaft, heeft de vergroening geen zin, want dan bestaat een groot deel van de binnenvaart straks niet meer en gaat alles naar de weg. De Minister zegt dat we in een later stadium altijd nog kunnen tekenen.

Ontgassen

De SP heeft een actie gevoerd waar de ASV niet blij van wordt en die de binnenvaart grote imagoschade heeft doen oplopen. Mensen met de dampende benzinemotor rijden langs het schip en roepen MILIEUVERVUILERS. De SP heeft in Gelderland een week lang schepen in de gaten gehouden en opgeschreven, die illegaal gassen uit het ruim laten ontsnappen om uit te gassen. Dit mag natuurlijk niet maar om nu de gehele binnenvaart in een kwaad daglicht te zetten gaat echt veel te ver. Ook werkte de SP met sites die de AIS gegevens van schepen doorgeven. Dit zijn illegale sites dus daar kan en mag je als politieke partij niet mee werken. In het promotiefilmpje dat de SP op het internet heeft gezet was geen tanker te zien. Wel vrachtschepen en beunschepen. Dit alles is ook nog eens gegaan zonder te overleggen met ons en dat terwijl we toch goede contacten hebben met de SP. Ze hebben gezegd dat ze ermee gingen stoppen, maar nu lijkt het er toch op dat ze ermee door gaan. Op 3 oktober hebben we een gesprek met de SP en gaan we het hier uiteraard over hebben. Tjalling zegt dat er geen vergunningen worden afgegeven om te kunnen ontgassen, ook niet voor de terminals die eigenlijk deze gassen zouden moeten innemen. Het ligt dus niet aan de schipper, maar aan de politiek.

Alle hens aan dek

Dit is in het leven geroepen om de problematiek van het tekort aan personeel aan de orde te stellen. De ASV is hier aanwezig geweest. Ook verschillende uitzendbureaus voor personeel in de binnenvaart waren aanwezig. Vanuit de zaal komen verschillende reacties. Zo wordt er gezegd, dat er niet goed met het personeel wordt omgegaan. Vaak mogen ze niet meer dan schuren, boenen en verven. Ook mogen ze vaak niet in de stuurhut komen. Hoe kunnen ze dan leren varen? Zo creëer je papieren schippers; wel de vaartijd, maar geen of te weinig praktijkervaring. Je zou ze gewoon een keer de sluis in moeten laten varen of een haven uitvaren. De ASV blijft dit overleg volgen.

EVDB

Iris Klinkenberg kon op het laatste moment niet komen, dus Falco Schoenmakers neemt het over van Iris. De EVDB is begonnen als Facebookgroep, opgericht tegen het afschaffen van de ligplaatsen in Keulen. Nu is het een volwaardige vereniging. Ze proberen meer en betere ligplaatsen op de Rijn te krijgen en ook op de Duitse kanalen. Verder is er een plan voor subsidie om de Duitse binnenvaart te vergroenen. Hier praat de EVDB ook mee. Ze proberen ook samen te werken met de Nederlandse bonden. In Keulen komen weer nieuwe ligplaatsen, maar dat zal pas over 2 à 3 jaar klaar zijn. In Mainz zijn 470 bezwaarschiften binnengekomen tegen nieuwe ligplaatsen in Mainz. Toch wil men kijken of er tegen 2021 nieuwe ligplaatsen kunnen worden gecreëerd. Aan de overkant van Mainz staan nog wel palen, maar die wil men weg halen. Er komt nu een kortgeding om dit tegen te gaan. Tussen Keulen en Mannheim zijn er bijna geen ligplaatsen meer. Er is een Masterplan binnenvaart voor de subsidie om de binnenvaart te vergroenen. EVDB zit al vanaf het begin bij dit overleg. Het wordt waarschijnlijk een flinke subsidiepot voor alleen de Duitse binnenvaart.

Frankrijk

In Frankrijk hebben de vaarwegen veel last van de droogte. De kanalen zijn zo lek als een mandje en worden gevoed uit de rivieren. Zolang er water is, is dit geen probleem, maar wanneer het laag water is op de rivieren, zoals nu, worden kanalen gewoon gesloten. Je kunt nu niet meer via België naar Zuid-Frankrijk. Alleen via Duitsland en dan ook nog alleen leeg, want er staat niet veel water. Je moet dan wel een Rijncertificaat hebben natuurlijk. Verladers die tegen deze tijd kunstmest naar Zuid-Frankrijk willen vervoeren hebben grote problemen. Dit moet nu via de

weg. Zoals het nu lijkt, gaat het Seine-Nordkanaal er nu toch komen, dus gaat al het geld daar naar toe en blijft er dus niets over om de kleine kanalen te onderhouden of te verbeteren.

Gesprek met Minister en Ministerie

De ASV is uitgenodigd om te komen praten over de omgekeerde modal shift, die nu gaande is. Vervoer van water naar de weg, terwijl het vervoer juist van de weg naar het water moet. Dit was een positief gesprek en ons is gevraagd om met oplossingen te komen. Wij hebben een Position Paper gemaakt met daarin oplossingen om weer meer vervoer naar het water te krijgen. Een tweede gesprek op het Ministerie was heel negatief. Men wilde niet praten over onze voorstellen en had het alleen over de hardheidsclausule. Dronkers vroeg zich af of de kleine binnenvaart wel noodzakelijk was. Daarom hebben we het Ministerie uitgenodigd bij Ronald aan boord, een schip van 50 jaar oud. Ze geloven ons niet dat het heel belangrijk is om de diversiteit van de vloot te behouden. Evofenedex was namens de verladers ook uitgenodigd en heeft een heel goed verhaal gehouden dat het belangrijk is om de diversiteit en dus de kleine binnenvaart te behouden. Ze hebben nu kunnen zien dat een schip van 50 jaar oud nog prima in staat is om goederen te vervoeren. Ook al is misschien de stahoogte niet helemaal oké volgens de regels en staat het bed niet helemaal in de slaapkamer zoals het volgens de regels straks zou moeten. Ze hebben een goed beeld kunnen krijgen wat de kleine binnenvaart nu eigenlijk is. Daarna hebben we een afspraak gehad met de Minister en gezegd dat de hardheidsclausule niet gaat werken. De Minister heeft beloofd een onderzoek in te stellen en wij hebben binnen een week een voorstel op tafel gelegd hoe het wel zou kunnen werken. Er is een werkgroep opgericht met de verschillende partijen en bonden, waar we gelijk al niet veel fiducie in hadden. Het Ministerie vraagt zich af waarom er geen aanvragen komen voor de hardheidsclausule. Met massale aanvragen, liefst 100, kunnen we misschien iets bereiken, aldus het Ministerie. Wij hebben gezegd dat de hardheidsclausule niet werkt, te lang duurt en te moeilijk is en daarom beginnen schippers er niet aan. We hebben van alles geopperd, maar niets helpt. Opeens ging het Ministerie het over een andere boeg gooien en hadden we het opeens over bedrijfsvoering. Uiteindelijk is er afgesproken dat we gezamenlijk een brief zouden opstellen om de schipper te vragen om de hardheidsclausule te gaan aanvragen. Maar er is nog steeds geen brief. Op 13 augustus hebben we overleg gehad en CBRB zou de brief maken. Er is nog niet eens een concept. Dit alles gaat over de regels die moeten ingaan op 2030. Maar daar hebben we niets aan op de korte termijn. Het is bijna 2020 en mensen die na 2020 moeten keuren, komen in de problemen. Nederland zou moeten zeggen dat ze het allemaal verkeerd hebben ingeschat en de CCR ook, maar dat kan schijnbaar niet, dus laten we de binnenvaart maar grotendeels verdwijnen. Zeker de kleine binnenvaart tot 1500 ton. Joost Sitskoorn (Evofenedex) zegt dat wanneer het Ministerie niet wil, we meer druk moeten gaan zetten op Tweede kamerleden. Wij willen daar wel mee helpen. Ook op de heer Dronkers moet meer druk gezet worden. Het lijkt allemaal van het Ministerie te komen, maar wanneer je de heer Dronkers zelf spreekt, lijkt hij wel de man die we moeten hebben.

EOC inspecteurs geven aan te weinig kennis te hebben van de HHC. Wel zeggen ze dat ze mee willen helpen om de schipper te helpen met een HHC aanvraag, maar dat er een groot te kort is aan inspecteurs. Ze zijn van 85 naar 55 inspecteurs gegaan, waarvan er nu de komende 10 jaar nog eens velen uit gaan.

Ligplaatsen Gorkum

Er waren ons 24 ligplaatsen beloofd. Er komen nu 4 extra ligplaatsen in de haven, maar dan zijn het er nog lang geen 24. Ze gaan verder zoeken naar meer ligplaatsen.

Deventer

De schepen die vorig jaar een maand in de haven van Deventer hebben gelegen, omdat er niet geschut kon worden wegens het lage water, krijgen geen vergoeding van de gemeente Deventer. Ze hebben een flauw excuus dat de sluis privaat is en zij dus niet hoeven te betalen. Er is een schipper die in beroep wil gaan tegen dit besluit.

Rondvraag

Jannes Ooms vraagt zich af of de schipper die in beroep gaat tegen de gemeente Deventer, ook een rechtsbijstandsverzekering heeft. Het is eigenlijk algemeen belang, dus moet de ASV hierin misschien ondersteunen. De EOC zegt dat een lid van hen ook in Deventer heeft gelegen en dat ze gaan kijken wat ze kunnen doen. De ASV gaat deze schipper bellen en wanneer nodig, kijken of we kunnen ondersteunen.

Falco Schoenmakers heeft een vraag van een lid gekregen wat de ASV doet voor de ligplaatsen op de Rijn. Gerberdien antwoordt dat we in contact zijn met de EVDB, maar eerst de EVDB de kans willen geven. Er zijn ook mensen van andere bonden lid van de EVDB en dat willen we zo houden. Maar als de EVDB steun nodig heeft, zal de ASV die bieden.

Martijn Michielse zegt dat er laatst een ASV lid een waarschuwing kreeg van de politie, omdat hij de werktijden niet had ingevuld in het vaartijdenboek. Ron Breedveld zegt dat je alleen de vaar- en rusttijden in het vaartijdenboek moet noteren. Wanneer je personeel in dienst hebt, moet je apart daarvoor de werktijden noteren, maar niet in het vaartijdenboek. Als je geen personeel hebt, hoef je geen werktijden bij te houden.

Een Belgische collega vraagt wat de ASV weet van een nieuwe regel waarover op 16 oktober dit jaar gestemd gaat worden, waarin vastgelegd is dat elk schip een katalysator moet hebben vanaf 1-1-2020 bij inbouw van een motor en de overgangstermijn in 2025 verloopt en dat dan iedereen een katalysator moet hebben. De ASV zegt hiervan niet op de hoogte te zijn en ook de EOC had nog niet eerder van dit verhaal gehoord.

Om 16.50 uur sluit voorzitter Gerberdien le Sage de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.

Fosfine

Inleiding fosfine

Als iets de gemoederen de laatste tijd heeft beziggehouden in de binnenvaart, is het de ramp die de schippers van de Fox is overkomen. De giftige stof fosfine heeft veel impact gehad op familie de Waardt, maar ook op andere schippers die uit deze zeeboot geladen hebben. De hele sector leefde mee met de betrokkenen en vroeg zichzelf natuurlijk af: waar heb ik mee gevaren?

De schrik was groot, het ongeloof ook dat er op deze wijze met de binnenvaart wordt omgegaan. Die schrik wordt nog groter als je je verdiept in de wijze waarop de officiele procedures beschreven zijn.

Naast de schrik moest er natuurlijk gehandeld worden. Als eerste moest de ASV ervoor zorgen dat er bekend gemaakt werd, wat er speelde. We merkten dat lang niet alle media zaten te wachten om dit nieuws te verspreiden en we merkten ook dat de schippers niet en/of te laat op de hoogte werden gesteld door de verantwoordelijken: de bevrachter c.q. de verlader van de betreffende lading.

Tegelijkertijd was er de zorg om de getroffenen. Zou het goed komen, zou er blijvende schade zijn? Heel lang bleven we allemaal in onzekere afwachting. Langzamerhand bereikten ons positievere berichten, waar we nauwelijks nog op durfden te hopen.

Wij konden ondertussen niet anders doen dan luisteren naar degenen die getroffen zijn en alles doen om de onderste steen boven te krijgen. Dat hebben we gedaan door de media op de hoogte te stellen en mee te werken aan televisie- en radioprogramma's. We hebben geprobeerd iedereen optimaal op de hoogte te stellen door informatie, die we ontvingen van experts, op facebook te plaatsen. Facebook wat voor ons geweldig belangrijk is gebleken, omdat we hiermee in staat zijn iedereen van informatie te voorzien, maar waardoor we ook veel informatie ontvangen.

Er is ruimte om te discussiëren: wat kan/moet de schipper zelf doen? Wat zijn daar dan de risico's en nadelen of de voordelen van? Discussie is noodzakelijk, zodat we weten waar het allemaal over gaat, zodat we keuzes kunnen maken al is het maar om te weten waarom je iets wel of juist niet wil doen.

En toch wordt het stil rond deze zaak. Ja, het NOS-journaal heeft er nota bene mee geopend, er zijn stukken in landelijke dagbladen verschenen, er zijn Kamervragen gesteld en de Minister heeft een onderzoek beloofd, maar tot nu toe lijkt er nog niets veranderd aan de werkwijze, horen wij vanuit de haven van Amsterdam.

Dus hebben we er weer een persbericht uitgedaan (zie deze nieuwsbrief) en we hebben een brief geschreven naar Amsterdam. We gaan daar dan ook over in gesprek, begin februari met de bedoeling de handelswijze aan te pakken. We hebben bovendien nogmaals de politieke partijen die we spraken erover aangesproken, "laat het niet rusten!"

We laten niet los en zullen u zeker op de hoogte houden van de voortgang.

Rest ons alle betrokkenen het allerbeste te wensen.

Namens de ASV
Sunniva Fluitsma

Gif aan boord, een verslag van de gang van zaken

Het zal u niet ontgaan zijn dat er veel onrust en zorg is ontstaan bij de binnenvaart aangaande vergiftiging door een lading vanuit een zeeboot geladen in diverse binnenvaartschepen.

De ASV ontving (via de ASV-denktank) van de man van het schippersechtpaar met vergiftigingsverschijnselen een heel verontrustend bericht: Men lag op intensive care door rattengif in de lading zonnebloempellets. Toen we hoorden dat deze schipper ook contact gezocht had met een vakweekblad (de Schuttevaer) die (naar men ons meldde) er geen aandacht aan wilde schenken, besloot de ASV dat wij hier dan maar stappen in moesten zetten. Omdat er al enige tijd verstreken was en de er duidelijkheid moest zijn over deze zaak, heeft de ASV het volgende bericht op facebook gezet:

"Nadat dinsdagavond binnenvaartschepen uit een zeeboot sunpellets hebben geladen, is de bemanning onwel geworden. Er is 15 ppm fosfaat (rattengif) gemeten in een lading waar dit maar 0,2 ppm zou mogen zijn. De bemanning heeft hier heel wat uren in rondgelopen en diverse personen zijn hierdoor in het ziekenhuis terecht gekomen met zeer ernstige gevolgen. De mensen hebben hartklachten, zijn op de IC terecht gekomen en iemand wordt zelfs in coma gehouden.
Nu ligt een van de schepen met gifvlaggen aan de den buiten Vreeswijk. Het lijkt ons van groot belang dat schippers hiervan op de hoogte zijn."

Vervolgens heeft de ASV contact gezocht met de pers en u zult gemerkt hebben dat dit opgepikt is.

De slachtoffers
"Onwel" was een understatement. De man lag met zware hartklachten in het ziekenhuis en ook organen werkten niet meer goed. De vrouw lag in coma, toen hij vanuit het ziekenhuis aan collega's een berichtje stuurde om te laten weten wat er gebeurd was. Dat bericht heeft de ASV gebruikt, omdat we wisten dat dit uit eerste hand was. De situatie van de slachtoffers was bijzonder ernstig. We hoorden dat de situatie van de man verslechterde en mevrouw de Waardt werd overgebracht naar het UMC en geopereerd. Vanessa lag in coma aan een hart-long machine. Andre lag aan een soort dialyse machine om bloed te reinigen.
Wij zoeken zelf geen contact met de slachtoffers, omdat we denken dat dat niet gepast is, maar gelukkig werden we op de hoogte gehouden door familie van de betrokkenen en waren zodoende snel op de hoogte toen na Andre de Waardt ook Vanessa naar huis mocht, wonder boven wonder.

Sluipmoordenaar
Inmiddels horen wij veel verhalen: mensen die weten van eerdere gevallen waarbij men, na doodziek in een ziekenhuis geholpen te zijn, de rest van het leven met grote orgaanproblemen te kampen heeft. Wij horen ook dat op (gezondheids)klachten men geen metingen wilden uitvoeren, dus bewijzen kan men dan niets (maar als de arts vraagt "bent u met rattengif in aanraking gekomen?", dan lijkt hier iets vergelijkbaars aan de hand te zijn).

De gevolgen voor de schipper
Wij weten ook dat dit gif heel verstrekkende gevolgen kan hebben voor de gezondheid. Vanuit ervaringen van collega's blijkt dat de orgaanschade onherstelbaar kan zijn. Naast de dramatische persoonlijke omstandigheden nu, is het ook zo dat dit middel een uitwerking heeft op koper. Dat betekent dat alle kleinere verbindingen in apparatuur onbetrouwbaar worden. Ook dat kan aan boord natuurlijk extreme gevolgen hebben, die nu niet te overzien zijn.

Hoe heeft dit kunnen gebeuren?
Er wordt natuurlijk ook gespeculeerd wat er nu precies zo fout gegaan kan zijn. Het kan zijn dat er "zakjes" met deze gif in de lading (tegen ongedierte) van het zeeschip niet kapot zijn gegaan en in zijn geheel in het binnenvaartschip terechtgekomen zijn. Als ze daar alsnog kapot zijn gegaan, heeft de mist (het spul reageert op vocht) de zaak nog verergerd. Anderen stellen dat ze weten dat bij zeeschepen uit bepaalde landen een soort tabletten in de lading geschoten wordt en dat daar vaak iets bij fout gaat (Men spreekt over lading uit de Oekraïne, maar men wil zich niet kenbaar maken, helaas).

Wat kan beter?
We horen dat het zeeschip al geruime tijd heeft gelegen zonder te lossen, omdat de gasmetingen een te hoge concentratie uitwezen. Men zou dus extra alert moeten zijn geweest. Waar wij een probleem mee hebben, is dat de schippers niet/ te laat op de hoogte zijn gesteld van de omstandigheden/de situatie. Zelfs nadat het door de ASV aan de grote klok gehangen is, is er een bericht uitgegaan van de bevrachter (NPRC) die opriep tot "terughoudendheid". Daar leek het ons niet meer het moment voor. De 2 slachtoffers die er het ernstigst aan toe waren, hebben nota bene 18 uur in deze lucht doorgebracht waarbij men ieder kwartier moest overgeven. Had men iets van een waarschuwing gekregen, dan had men wellicht NIET gedacht aan koolmonoxidevergiftiging zoals nu het geval was en eerder ingegrepen.
Ook is het een probleem dat de schippers niet zelf kunnen controleren hoe het met de lading gesteld is, zelfs nadat het echtpaar van boord gehaald is (horen wij) wil de verlader geen meetapparaten meegeven aan de betreffende schepen, omdat dat "te duur" zou zijn (800,- per apparaat horen wij). De "gasdokter" bij het schip Vectare had namelijk geopperd, dat het goed zou zijn dat de schepen waar een verhoogde waarde gemeten is gedurende de rest van de reis een detectiemeter aan boord zouden hebben.

Waar worden we heel boos van?
In het verleden is veevoer door sommige bedrijven als afvalputje gebruikt; er werd zelfs asbest door veevoeders vermengd. Wij gaan ervan uit dat dit niet meer voorkomt, maar we weten allemaal nog dat enkele jaren geleden bleek dat beendermeel door diervoeder verwerkt werd, niet door schippers natuurlijk, maar met enorme gevolgen zoals u wellicht nog wel weet. Daardoor worden schippers nu onderworpen aan GMP+ keuringen die, vraag het de GMP-controleurs in Frankrijk, nergens op slaan en heel duur zijn. Dat betekent dat men iedere 2 jaar alle papieren moet laten zien om aan te tonen dat voor elke reis het schip schoon en droog was. Maar de binnenvaartschipper gooit dat gif echt niet in het ruim. En als er voor iedere reis gecontroleerd is of het ruim van een binnenvaartschip schoon en droog is, waarom dan die poespas van papieren die een hoop geld kosten? Tegelijkertijd wordt de schipper blootgesteld aan zaken, waar wij geen enkele controle over hebben. Dit moet anders kunnen.

Eventueel relevante Feiten:
- Het betreffende zeeschip is de SMARTA (varend onder Liberiaanse vlag)

- SZW (arbeidsinspectie) heeft 5 schepen stilgelegd
- Er is geladen bij de IGMA in Amsterdam
- Betreffende binnenvaartschip “de FOX”

Steun
Vanuit diverse politieke partijen hebben de schippers ondersteunende woorden gehoord en daarvoor onze dank. Het feit dat dit zo groot en snel wordt opgepikt, zal alle betrokkenen veel goed doen. Daarvoor wil ik u namens de schippers in de binnenvaart hartelijk danken.

Overige informatie:
Meer dan tien binnenvaartschepen hadden uit een zeeschip (de SMART onder Liberiaanse vlag varend hebben wij vernomen) in de Amsterdamse haven zonnebloemschrootpellets geladen en ondervonden problemen met giftige gassen uit de lading. Eén schippersechtpaar is opgenomen op de intensive care van een ziekenhuis. Hun toestand was buitengewoon zorgelijk.
Daarop moesten ook andere varenden, op last van Rijkswaterstaat of de Inspectie ILenT, hun schip verlaten. Sommige schippers hadden zelf al een veilig heenkomen gezocht aan de wal, nadat ze zich ’niet helemaal lekker’ voelden. Een enkeling is alweer leeg of er bleek na een gasmeting niets aan de hand.
Alle schepen hadden geladen uit een zeeschip in opdracht van Peterson.

‘Rattengif’
Op sociale media werd er veel zorg geuit over het schippersechtpaar dat in het ziekenhuis was opgenomen. Vanuit de betreffende schipper werd gecommuniceerd, dat er een gemeten gasconcentratie was van 15 ppm fosfine, aangeduid als ‘rattengif’, waar dat maar 0,2 ppm mag zijn.

De Inspectie SZW (Arbeidsinspectie) zou de zaak hoog oppakken, lazen wij in “de Schuttevaer”, maar verder hebben wij daar nog niets over gehoord.

Ook lazen we in de Schuttevaer dat bij GMP+ International, een certificatieschema voor de keten van gezonde diervoeders, volgens een woordvoerder geen melding gedaan zou zijn over problemen met de lading zonnebloemschrootpellets.
Tot zover….

Een uitleg Wat is fosfine?

Fosfinegas: vragen en antwoorden

Ons is een document opgestuurd, opgesteld door het NVIC. Deze mogen wij gebruiken op onze website en facebook pagina om de schippers te voorzien van betrouwbare achtergrondinformatie over fosfine.

Omdat fosfine niet het enige giftige gas is waarmee ladingen worden begast, heeft men onderaan nog een link toegevoegd naar een onderzoeksrapport van het NVIC uit 2014, hierin staan ook andere gassen beschreven die gebruikt worden om ongedierte te bestrijden in transporten.

Hopelijk draagt deze informatie bij aan een realistische kijk op de risico’s van begassing.

Senior Onderzoeker | Toxicoloog (ERT) | Stralingsdeskundige | Divisie Vitale Functies, NVIC

Universitair Medisch Centrum Utrecht | Kamernummer B.00.117 | Huispostnummer B.00.118 | Postbus 85500 | 3508 GA UTRECHT

Fosfinegas: vragen en antwoorden

Wat is fosfine?
Fosfine is een kleurloos, brandbaar gas. Fosfine zelf is geurloos, maar verontreinigingen veroorzaken vaak een knoflookachtige geur of een geur van rotte vis. Deze geur is dus afhankelijk van de verontreinigingen en is daarom niet altijd duidelijk aanwezig. Fosfinegas is zwaarder dan lucht. Het CAS-nummer van fosfine is CAS 7803-51-2.

Waar wordt fosfine voor gebruikt?
Fosfinegas wordt gebruikt bij de fabricage van halfgeleiders, plastics en vlamvertragers en ook om insecten en knaagdieren te doden in ladingen van zeecontainers en in bulkgoederen. Fosfine wordt vaak toegepast door tabletten of pellets met aluminiumfosfide of zinkfosfide aan de lading toe te voegen, waaruit langzaam fosfinegas vrijkomt. Bij aankomst op de plaats van bestemming (haven, bedrijven) moet al het gas in principe uit de container/bulkgoederen verdwenen zijn, zodat de lading veilig verder verwerkt kan worden. Overbegassing komt echter voor en mensen die werken met fosfine of met ladingen waaraan fosfine is toegevoegd, kunnen aan fosfine blootgesteld worden. De Arbocatalogus “Veilig werken met zeecontainers” biedt handvatten omtrent het veilig kunnen verwerken van gegaste zeecontainers.

Hoe kan ik vergiftigd raken door fosfine?
Inhalatie is de meest voorkomende route van accidentele blootstelling aan fosfine. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren bij het openen van een container waar fosfinegas in aanwezig is of bij het overladen van bulkgoederen waarin fosfinegas aanwezig is.

Is er een medische test die aan kan tonen of ik blootgesteld ben aan fosfine?
Er is geen specifieke test om de stof fosfine zelf aan te tonen in bloed of urine. Afbraakproducten van fosfine (fosfiet en hypofosfiet) kunnen kort na de blootstelling wel aangetoond worden in de urine. Deze bepaling is alleen nuttig als diagnostische test bij iemand met (ernstige) klachten om vast te stellen of er blootstelling aan fosfine heeft plaatsgevonden. De resultaten van deze test geven geen informatie over de mate van blootstelling of de ernst van symptomen en zijn niet bruikbaar voor medische behandeling. Bij mensen die acuut ziek zijn geworden door fosfineblootstelling kunnen allerlei gangbare medische tests wel informatie geven over schade aan de organen.

Wat zijn verschijnselen van een acute fosfine vergiftiging?
Binnen enkele uren na inademing van fosfine krijgt men last van buikpijn, misselijkheid, overgeven, hoofdpijn, duizeligheid en hoesten. Sommige mensen hebben een adem die naar fosfor ruikt (ui-, knoflook- of visachtig). Na milde blootstellingen blijft het bij deze symptomen en herstelt de persoon snel. Ernstig vergiftigde mensen krijgen ook last van pijn op de borst, hartkloppingen en hartzwakte met lage bloeddruk, stuiptrekkingen en sufheid. Na enkele dagen kunnen ook lever- en nierschade ontstaan.

Kan fosfine vergiftiging behandeld worden?
Er is geen antidotum voor fosfine, maar de effecten die het veroorzaakt kunnen wel behandeld worden. De meeste mensen

die fosfine ingeademd hebben herstellen hier spontaan van. Mensen die hoge concentraties of langdurig fosfine ingeademd hebben kunnen ernstig ziek worden en moeten behandeld worden in een ziekenhuis.

Zijn er lange termijneffecten van blootstelling aan fosfine?
Na een éénmalige, beperkte blootstelling herstellen mensen snel en worden geen lange termijneffecten verwacht.
Na een ernstige blootstelling treden meestal al snel symptomen op, maar symptomen kunnen ook pas uren later optreden. Mensen die een ernstige fosfinevergiftiging doorgemaakt hebben, waarvoor ziekenhuisbehandeling noodzakelijk was, kunnen hier restschade aan overhouden.

Stapelt fosfine zich in het lichaam bij herhaalde blootstelling?
Nee, er zijn geen aanwijzingen dat fosfine zich stapelt in het lichaam. Na blootstelling zijn de stof fosfine en de afbraakproducten binnen enkele uren tot dagen uit het lichaam verwijderd. Schade aan de organen kan echter dagen tot weken duren om te herstellen. Na ernstige vergiftigingen kan het herstel onvolledig zijn.

Is fosfine kankerverwekkend?
Nee, voor zover bekend is fosfine niet kankerverwekkend.

Meer informatie is te lezen in NVIC Rapport 10/2014 Omvang, aard en ernst van incidenten met blootstelling van werknemers aan schadelijke gassen uit (gegaste) containers
(te downloaden via
www.umcutrecht.nl/nvic)

Kamervragen SP

Schriftelijke vragen van het lid Laçin (SP) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading.

1.
Wat is uw reactie op het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door hun eigen lading? 1)

2.
Kunt u inzichtelijk maken hoe vaak er vergiftingen met biociden plaats vinden? Kunt u daarbij ook toelichten of in dat overzicht incidenten opgenomen zijn waar de blootstelling minder langdurig is, waardoor ziekenhuisopname niet altijd noodzakelijk is?

3.
Indien een dergelijk overzicht niet beschikbaar is, bent u dan bereid om hier onderzoek naar te doen? Zo nee, waarom niet?

4.
Waar kunnen gedupeerden terecht met hun vragen, en hoe kunnen zij gecompenseerd worden voor hun gemaakte kosten en gemiste inkomens? Welke rol ziet u voor uzelf hierin?

5.
Welke stappen, zoals het aansprakelijk stellen, worden er genomen tegen de verlader van de lading giftig veevoer?

6.
Hoe kan het dat bij de overslag in meerdere binnenvaartschepen niets is geconstateerd over de (zeer) hoge dosis fosfinegas?

7.
Welke instantie(s) had(den) moeten aanslaan of ingrijpen bij de te hoge waarde fosfinegas, en waarom is dit gebeurd?

8.
Welke (Europese) afspraken over het inspecteren op aanwezigheid van biociden van schepen die van buiten Europa komen?

9.
Is er een meldingsplicht bij de havenautoriteiten wanneer bij zeeschepen de lading met biociden, zoals fosfine, is bewerkt? Zo nee, gaat u een dergelijke meldplicht alsnog invoeren voor zeeschepen die onze havens binnenlopen? Zo nee, waarom niet?

10.
Is de minister bereid om bij geurloze biociden standaard een toegevoegd reukmiddel verplicht gesteld wordt, zodat mensen die in aanraking met biociden komen, weten dat deze stof(fen) aanwezig zijn? Zo nee, waarom niet en welke maatregelen is de minister dan bereid om te nemen die ervoor zorgen dat biociden beter opgemerkt kunnen worden?

11.
Welke inspanningen zijn er om andere landen te overtuigen het gebruik van fosfine te verbieden?

1) Nos.nl, 7 december 2019: “Schippersechtpaar op intensive care door giftig gas in lading”

Kamervragen VVD

Ingezonden vragen van de heer Dijkstra (VVD) 2019Z25042

(ingezonden 12 december 2019)
Vragen van het lid Remco Dijkstra (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht

'In levensgevaar door ladinggas'

1. Bent u bekend met het artikel 'In levensgevaar door ladinggas'? 1)

2. Hoeveel mensen hebben er inmiddels gezondheidsklachten door de schadelijke stof fosfine? Hoe zijn de opvarenden er nu aan toe? Bij wie kunnen zij terecht voor schade?

3. Hoe werkt signalering in deze en is het correct dat in korte tijd dertien binnenvaartschepen en vier duwbakken die geladen waren met een soortgelijke lading veevoer, aan de kant zijn gelegd?

4. Is er al een oorzaak voor dit verschrikkelijke incident aan te wijzen? Hoe is men erachter gekomen dat het mis was en dat er hoge concentraties fosfine aan boord waren?

5. Wat is er in de tijd tussen het incident en nu allemaal al gebeurd?

6. Is het de afgelopen jaren eerder zo ernstig misgegaan dat een lading hevig vergiftigd bleek en bemanning gezondheidsschade heeft opgelopen?

7. Hoe vaak komen zeeschepen aan met een dergelijke lading en wat is dan de normale procedure?

8. In hoeverre hebben schippers controle over de lading die zij aannemen?

9. Wat is de rol van de inspectie? Wat is de rol van de havenmeester en wie is er nog meer bij betrokken?

10. Is er al een instantie aangewezen die onderzoek naar dit incident gaat doen en wanneer is dit klaar?
Zijn er nu al lessen te trekken?

11. Waar kunnen mensen terecht met eventuele vragen?

1) Schuttevaer, 10 december 2019 (https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2019/12/10/ladinggas-drijft-schippers-van-boord/)
Pagina

Hopende u hiermee voldoende te informeren,

Met vriendelijke groet,
Remco Dijkstra
Lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal voor de VVD
Portefeuille: Weginfrastructuur, Water, Luchtvaart en Scheepvaart

De rol van ILT bij gegaste schepen

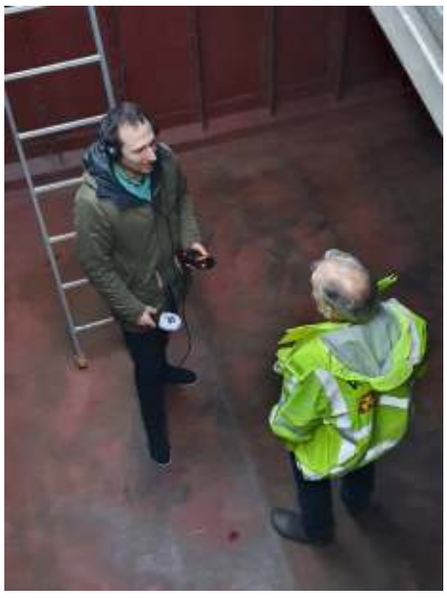
ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) verantwoordelijk voor uitvoering en naleving van regels voor het vervoer van gegaste lading.

"…….Voor wat betreft het verdere vervoer over binnenwateren na een voorafgaand zeetransport mag voor de naleving van de voorschriften in principe worden afgegaan op de informatie over de lading vermeld in het vervoerdocument gebruikt voor het zeevervoer.
Dit geldt in dit geval dus voor de belader of vuller van het binnenschip. Deze partijen noch de afzender en vervoerder vallen dus aan te spreken op een foutieve of niet-etikettering van gegaste lading, indien de desbetreffende informatie in het kader van het zeevervoer niet beschikbaar is gekomen.
De regels voor het vervoer van gegaste lading in ons land zijn door voornoemde regeling nauwelijks handhaafbaar. Handhaving heeft primair plaats te vinden via de verantwoordelijke toezichthouders in het land van verzending, zoals bij het zonnebloemmeel, de Oekraïne. Dat is uiteraard niet zinvol bij een probleem dat een acute aanpak vereist.
Verantwoordelijk voor de uitvoering en naleving van de regels voor het vervoer van gegaste lading is de Inspectie Leefomgeving en Transport……..."

Bovenstaande tekst komt uit een digitale nieuwsbrief behorende bij het recentelijk ter ziele gegane tijdschrift 'gevaarlijke lading'(SDU) (vanaf blz 16). Over het onderwerp gegaste lading en de regels heeft Arie den Breejen recentelijk daarin geschreven en naar de ASV gestuurd.

Reactie van de auteur:
Volgens mij is een andere regelgeving vereist om dit soort van problemen in de toekomst meer effectief te kunnen tegengaan.

Wij danken de heer den Breejen voor het delen van de informatie en zijn zienswijze hierover.



Conclusies betreffende fosfine

Conclusies en oplossingen betreffende de omgang met gegaste lading

Velen hebben de ASV benaderd om hun zienswijze te delen wat betreft het vervoer van gegaste lading
Onderstaande is gepubliceerd in periode december 2019
Door: Arie den Breejen

Op de huidige regels voor de omgang met gegaste lading en de toepassing daarvan, valt het een en ander aan te merken.

1. De classificatie- en etiketteringsplichten in het kader van de regelgeving voor het vervoer van gegaste lading worden nauwelijks nageleefd. Voor een verantwoorde omgang met de risico's van gegaste lading biedt deze regelgeving dus nauwelijks steun.
2. Desalniettemin is de vervoersclassificatie en -etikettering voor veel handelingen met gegaste lading maatgevend. Dat houdt verband met de ruime betekenis van het begrip 'vervoer': daaronder vallen ook het laden en lossen van vervoermiddelen en containers, alsmede vormen van opslag van containers. Andere regels voor gegaste lading zijn op die handelingen doorgaans niet van toepassing.
3. Vanwege voornoemde leemten worden problemen van gegaste lading vooral nationaal aangepakt: via de landelijke arbeidsomstandighedenregelgeving en de gemeentelijke havenverordeningen. Deze aanpak is intrinsiek beperkt. In het kader van de arbeidsomstandighedenregelgeving kan alleen worden gekeken naar de problemen voor werknemers. Bovendien heeft iedere werkgever in ons land die te maken heeft met gegaste lading in vervoermiddelen of te openen containers de betreffende regels na te leven. Dit vereist een deskundigheid en een uitrusting die niet bij iedere werkgever te vinden zal zijn. Ook de scope van de havenregels is intrinsiek beperkt: deze kunnen alleen gaan over gemeentelijke problemen van veiligheid en gezondheid. Verder is problematisch dat iedere gemeente met een zeehaven gehouden is een regeling te treffen voor de problemen van gegaste lading. Erg efficiënt is een dergelijke aanpak in ieder geval niet.
4. Niet uitgesloten is dat de havenregels voor gegaste lading in strijd zijn met de internationale en Europese regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en dat de gemeentelijke bescherming dus helemaal niet geboden mag worden. In dat geval geldt het beschermingsniveau van de internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarvan de naleving dus problematisch is.
5. Zonder een meer structurele aanpak zullen de problemen van gegaste lading zich door de gebreken in de huidige aanpak ongetwijfeld meer dan nodig blijven voordoen.

Oplossingen?
Een juridisch meer zekere en inhoudelijk meer doeltreffende en doelmatige regeling voor de problemen van gegaste lading lijkt dus geboden. Op problemen van globalisering past wat mij betreft een Europeesrechtelijke aanpak, geen sectorale of lokale. Denkbaar is bijvoorbeeld om de regeling voor voorwerpen in de biocidenverordening op te tuigen en te richten op een adequate omgang met de risico's van gegaste lading. Deze regeling zou in ieder geval moeten gaan over een integrale, deugdelijke en betrouwbare informatievoorziening over gegaste lading en de risico's daarvan. Deze zou moeten gaan over alle problemen van gegaste lading, niet alleen over specifieke, zoals op dit moment het geval is. Een dergelijke regeling heeft veel voordelen boven de huidige.

1. Internationale regels kunnen met die regels strijdige Europese regels niet opzij zetten. Daarmee kan een grote zwakte in de huidige aanpak worden weggenomen.
2. Een communautaire handelsregeling kan betrekking hebben op al de problemen verbonden aan gegaste lading.
3. De naleving van een Europese handelsregeling is anders dan die van internationale regelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het algemeen meer verzekerd. Deze worden belegd bij partijen die het veel meer in hun macht hebben eisen te stellen aan de verhandelde en vervoerde gegaste lading. Deze partijen hebben bovendien het meeste profijt van de handel in die lading. Ten slotte sluit zo'n regeling aan op de wijze waarop de naleving van talloze andere communautaire productregelingen is vormgegeven.
4. De handhaafbaarheid van een Europese regeling is veel beter verzekerd. Deze partijen zijn per definitie gevestigd in de EU en dus, anders dan de geadresseerden in het kader van de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, door EU-toezichthouders aanspreekbaar op de naleving.

Bovenstaande tekst komt uit een digitale nieuwsbrief behorende bij het recentelijk ter ziele gegane tijdschrift 'gevaarlijke lading'(SDU) (vanaf blz 16). Over het onderwerp gegaste lading en de regels heeft Arie den Breejen recentelijk daarin geschreven en naar de ASV gestuurd.

Reactie van de auteur:
Volgens mij is een andere regelgeving vereist om dit soort van problemen in de toekomst meer effectief te kunnen tegengaan.

Wij danken de heer den Breejen voor het delen van de informatie en zijn zienswijze hierover.

Voorstel hoe om te gaan met gegaste lading

Wat is uw mening over onderstaand voorstel? Deze vraag hebben wij gesteld op facebook. De reacties op deze voorstellen waren positief.

- Partijen die gegast zijn, moeten buitengaats gemeten worden. Indien te hoog buiten ventileren.
- En mogen pas binnen komen als ze gasvrij is.
- En indien gasvrij: tijdens de gehele lossing een gecertificeerde gas-deskundige aan dek om regelmatig te meten.
- Er moeten ook metingen plaatsvinden in het binnenschip of coaster.
- Schippers, lading-controleurs en personeel van de stuwadoor moeten altijd op de hoogte gesteld worden dat ze met een gegast product te maken hebben.

Persbericht gif in de lading onrust in de binnenvaart

Persbericht: Fosfine gas in de lading: onrust in de binnenvaart neemt toe

Onderstaand persbericht heeft de ASV naar de diverse media Kamerleden gestuurd

Ongetwijfeld heeft u de laatste tijd ook veel meegekregen over het gebeurde op m.s. Fox van de familie De Waardt. Het relatief goede nieuws is dat het echtpaar langzaam maar zeker aan de beterende hand is, en er zelfs sprake is van het naar huis keren van mevrouw de Waardt nadat haar man al eerder uit het ziekenhuis ontslagen was. Echter moet hierbij aangetekend worden dat de tijd moet uitwijzen hoeveel restschade (aan organen en zenuwstelsel) men overhoudt aan het gebeuren. Het feit dat ook nu nog (2 januari 2020) een te hoge waarde in de roef en lading van het schip gemeten wordt spreekt boekdelen over de ernst van de zaak.

Hoe zit het met de huidige procedure?
Van diverse kanten horen wij dat in het geval van de Fox (En de 5 andere schepen!) wel heel veel fout moet zijn gegaan. Juist daarom is het ronduit angstig dat er berichten vanuit de haven van Amsterdam komen waarvan we horen dat er aan de procedure nog niets veranderd is: de “gasdokters” schijnen nog tussen het meten door weg te gaan. We wachten dan ook ongeduldig de uitkomsten van het onderzoek door Inspectie SZW hieromtrent af waaruit zou moeten blijken wat er fout gegaan is en hoe dat in de toekomst voorkomen kan worden. Dat heeft de hoogste prioriteit.

Plan van Aanpak
Wat de ASV betreft zou het Plan van Aanpak Voor het afhandelen van ladingen in zeeschepen die in het buitenland behandeld zijn met ontsmettingsmiddelen (23 oktober 2018)* tegen het licht gehouden dienen te worden. Als we Hoofdstuk 6 bekijken, wat specifiek over fosfine gaat, dan zien we nergens dat binnenvaartschippers geïnformeerd worden over de toxiciteit van hun lading. Het lijkt ons echter niet meer dan redelijk dat ook de schipper van een binnenvaartschip een gasmeetcertificaat ontvangt nadat er metingen worden gedaan op het binnenvaartschip. Dan zou zo’n verhoogde concentratie geconstateerd moeten zijn en is de bemanning in ieder geval gewaarschuwd en denkt niet als eerste aan een buikgriep of koolmonoxidevergiftiging. Helaas blijkt de bemanning van het binnenvaartschip een heel ondergeschikte rol te spelen in de hele procedure. We zien dat de aanpak bijna uitsluitend gericht is op veiligheid van de mensen werkend op het zeeschip, en de losinstallatie. Over de binnenvaartschippers geen woord.

Verschoven verantwoordelijkheid
Wel zien we in Hoofdstuk 8 dat die schipper verplichtingen en verantwoordelijkheden heeft als men lading met te hoge gifwaarde in het schip heeft overgeslagen. Verplichtingen die volgens ons wellicht helemaal niet bij die binnenvaartschipper zouden moeten liggen. Zo lezen we “De kapitein of de schipper draagt er zorg voor dat de gassingsleider (gasdokter, red) minimaal om de dag metingen in het schip verricht, zon- en feestdagen daarvan uitgesloten, om de concentratie van het ontsmettingsmiddel in de lading vast te stellen”. HOE kan die schipper daar zorg voor dragen? Hij kan het hooguit mogelijk maken. En er wordt dus pas gemeten op dat binnenvaartschip als men al weet dat er een te hoge concentratie is, waarbij ook de hoogtes van de concentraties die we in dit plan van aanpak lezen af lijken te wijken van de hoogtes die wij als “veilig” hebben doorgekregen.

Geen metingen bij de binnenvaartschepen in geval van twijfel
Wat opvallend is, is dat we in het hele plan van aanpak nergens lezen dat tijdens de overslagprocedure aan boord van het binnenvaartschip gemeten zou moeten worden. Op de zeeboot wordt bovendien slechts op 1 meter diep gemeten. Dat lezende roept onmiddellijk vragen op; tenslotte is een zeeboot heel wat meters diep en weten we dat de Fox uit 2 laadruimen heeft geladen waarvan men één ruim heeft leeggemaakt; wat als er op de bodem veel fosfine is terechtgekomen? Wordt dit dan niet gemeten? Het lijkt ons redelijk als in geval van het meten van een verhoogde concentratie gif bij een zeeboot bij binnenkomst, de binnenvaartschepen die vandaaruit laden standaard gemeten worden tijdens het laden en ook standaard een certificaat meekrijgen waaruit blijkt welke waardes er gemeten zijn.

Onzekerheid en onrust: aanbiedingen meetapparatuur
Het is dan natuurlijk niet meer dan logisch dat er momenteel veel onzekerheid en onrust onder vele schippers die veevoer en graanproducten vervoeren, is. Sterker, omdat het zo stil blijft over de situatie en er niet gerept wordt over maatregelen die deze situatie kunnen voorkomen neemt de onrust toe. Nu gaan er stemmen op dat schippers zelf meetapparatuur aan boord willen nemen i.v.m. gassen in de lading. Een begrijpelijke reactie omdat iedereen zoveel mogelijk veiligheid voor zichzelf, het gezin en medewerkers wil garanderen. Maar tegelijkertijd horen wij van experts dat hier nog veel haken en ogen aan

zitten. Welk gif moet er gemeten worden? Hoe moet je het doen? Experts hebben hier een jarenlange opleiding voor doorlopen, de vraag is of schippers die verantwoordelijkheid op zich moeten willen nemen en wat daar de consequenties van zijn. Tegelijkertijd zien we al aanbiedingen van meetapparatuur. Maar gaat dit het probleem oplossen? En wat zijn de bijkomende consequenties? De ASV is bezig om antwoord op die vragen te vinden en wil dit in ieder geval in de voorjaarsvergadering in maart ruimschoots aan bod laten komen.

Verplichting voor de schipper?
De ASV hoort dat er voorstellen liggen om toximetingsapparatuur aan boord verplicht te stellen. Zo horen wij over (eenvoudige) meetapparatuur die “piept” bij een giftige stof. Hoewel dat een optie is schuilt daarin het grote gevaar van schijnveiligheid (wat meet je en meet je wel goed?) en het gevaar van verplaatsen van verantwoordelijkheid (wie is dan schuldig als het fout gaat?).
De schipper moet veilig en goed goederen vervoeren over water, de verlader moet zorgdragen voor veilig te vervoeren goederen en kan/ moet daarvoor experts inhuren die een juist protocol op een juiste wijze uitvoeren. We wijzen er ook op dat de schipper voor een volgend dilemma staat als hij een te hoge waarde denkt te meten: Je legt dan het laden stil en dus de overslag van een zeeboot, als de meting verkeerd blijkt, dan komt er een fikse nota. De schipper heeft nauwelijks/geen positie om dat te doen en dus kan daar die verantwoordelijkheid nooit gelegd worden. Dat staat natuurlijk los van al wat schippers privé willen doen.

Samenvattend
19 jaar geleden heeft de SP Kamervragen gesteld over het feit dat er problemen waren vanwege fosfine in de lading van binnenvaartschepen. Nu heeft (o.a.) de SP wederom vragen gesteld. Het zou toch nu eens zo moeten zijn dat de verantwoordelijken hun verantwoordelijkheid nemen zodat schippers (en hun gezinnen, werknemers, havenarbeiders en werknemers aan boord van het zeeschip) ervan uit kunnen gaan dat de lading die overgeslagen en vervoerd wordt het stempel “veilig” verdient.

Namens bestuur en denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

*geraadpleegd: https://www.portofamsterdam.nl/sites/poa/files/media/pdf-nl/pva_afhandelen_zeeschepen_met_gegaste_lading.pdf

Een krantenartikel van 19 jaar geleden:
Kamervragen over hetzelfde door de SP

'INSPECTEUR MEET ZONDER MASKER EEN VEEL TE HOGE CONCENTRATIE'

15-08-2000

Fosforwaterstof in rijst dwingt tot evacuatie vijf binnenschepen

De Inspectie Milieuhygiëne van VROM heeft begin vorige week in de Waalhaven in Rotterdam elf opvarenden van vier binnenschepen geëvacueerd, nadat een hoge concentratie fosforwaterstof in de lading rijst was gemeten. Een vijfde schip werd de volgende dag in Dordrecht stilgelegd. De maximaal aanvaardbare concentratie (mac-waarde) fosforwaterstof werd in enkele woningen met de factor tien en in één van de ruimen zelfs met de factor 1000 overschreden.

'Kinderen van coaster veegden het ruim bij'

Er doden zich geen personelijke ongelukken voor. De opvarenden werd geadviseerd bij klachten naar de huisarts of het National Informatie Centrum Vergiftigingen te gaan. De schepen worden nu ontgast en kunnen daarna hun reis vervolgen. De Socialistische Partij heeft kamervragen gesteld en wil weten waarom niet gelijk rechtbaarheid aan de zaak is gegeven en in hoeverre de volksgezondheid gevaar loopt tijdens de ontgassingsprocedure.

De Anda, Esperanza, Yvon, Rosico en Festina Lente hadden rijst uit Guyana geladen uit de Nederlandse coaster Transmorius.
De Rivierpolitie Rotterdam-Rijnmond vermoedt dat de fosforwaterstof, de normale beschermingsmiddelen ongeslaan, in de ladingtanks Georgetown ondeksaadig aan de lading is toegevoegd. 'In het midden van de lading zat een verwrongen buis, waar waarschijnlijk zog actieve fosfietstabletten in zaten', zegt een politiewoordvoerder. 'Als een schip onder gas moet, worden de tabletten in die buis gestopt en wordt de buis steeds een eindje omhoog getrokken, zodat de stof zich goed in de lading verspreidt, maar waarschijnlijk is de buis onder druk van zeewater rijst vastkomen te zitten en verstopt geraakt. Ze hebben hem later zitten en toen het schip in Nederland werd gelost, kwam het gas alsnog vrij.'

Baby aan boord

De Havendienst valt volgens hem weinig te verwijten. De Transmorius heeft gemeld dat de lading was behandeld met een bestrijdingsmiddel, er is conform het havenreglement gemeten, dat was goed, dus is het schip als gaarvrij beschouwd. Het probleem werd ontdekt door de schipper van de Anda, die als derde bij Pier 2 in de Waalhaven had geladen. 'Hij belde me op om gegeven moment dat hij het niet vertrouwde', zegt Mattie Sijbrands van de Yvon, die vorige week maandagavond om zes uur als vierde werd beladen. 'Er was in opdracht van de klant al een normale gasmeting gedaan, volgens die man was alles in orde, maar hij rook toch een kieflookluchtje. Voor de zekerheid heeft hij de VROM-inspecteur gebeld en die vond ja de lading juist een hele hoge waarde. In de woning was dat een beetje verhoogd, maar daar was wel een baby van twee maanden'.
'Ik lag toen al op steiger 7 in de Waalhaven', zegt Sijbrands. 'Ik wist dat de lading onder gas had gezeten. Ook bij mij zei die gasconstroleur dat er niets aan de hand was, maar ik heb toch de luiken opengelaten. Er stond een lekker windje, maar toen de Esperanza van Middelkoop, die als laatste was geladen, langzij kwam en de wind wegviel, rook ik ook een weelige lucht. Dieman van VROM kwam ook bij mij, in de woning was er niets aan de hand. In de lading wel. Al z'n apparatuur ging loeien en de concentratie was dusdanig hoog dat hij die niet eens meer kon meten, dus ik kon meteen van boord.'
Volgens Middelkoop werd bij hem tijdens het laden al duidelijk dat er nog gas inzat. 'Ik heb dat ook gelijk gezegd. Ik kreeg hoofdpijn, rook een muffe lucht. Volgens de gasconstroleur was de waarde wel wat hoog, maar niet gevaarlijk. Ik moest m'n schip maar achterin, naast de Yvon leggen, dan zou ik het morgen wel horen. 's Avonds kwam die man van VROM en een twee uur stond ik met m'n matroos bij m'n moeder op de stoep.'
'Een ander probleem was, dat we van de Havendienst niet op onze opeenvolgende tiggtanks mochten blijven liggen', zegt Sijbrands. 'Er zijn twee plekken voor dit soort gevallen, in de Botlek en in de Frachthaven, dus daar zijn de Esperanza en ik heengegaan. Je ligt daar achter een speciaal hek en maandag kregen we een telefoontje dat er was ingebroken. Dat kon er ook [illegible] Bij M[illegible] loop [illegible] en wel kleine spullen [illegible] nooit wat er nog achteraan komt. Met je lijf, maar ook met je schip. De Bosman van de Coja, die zond vorig jaar na het inademen van fosforwaterstof in een lading rijst met vergiftigingverschijnselen naar het ziekenhuis is gebracht, vaart nog steeds niet.'
'Bovendien taxt fosforwaterstof kaper aan. Ik heb m'n verzekering al gebeld. Normaal wordt dat bij een ontgassingsprocedure allemaal afgeplakt, en moeten we maar afwachten of het gevolgen heeft voor de radar, marifoon, de pikset, de generator en zo.'
Het blijft een vreemde zaak, vindt Sijbrands. 'Het gebruik van fosforwaterstof is in Nederland via de Bestrijdingsmiddelenwet aan strenge eisen gebonden en op m'n zeeschip mag alles. Toen de Esperanza werd gelost, liepen de kinderen van die coaster het ruim bij te vegen. En wat me hetmaal heeft verbaasd is, dat de VROM-inspecteur zonder masker of beschermingpak kon meten dat de concentratie bij ons aan boord veel en veel te hoog is.' (LvH)

Dealer van: Detroit Diesel en MTU
HDM
DE HAAS DIESEL MOTOREN BV

Afborrelen

Afborrelen….

De een vond het grappig de ander een te negatieve klank hebben: het “afborrelen” van de ASV op 28 december jongstleden. Maar een succes was het wel. Oud(er) ontmoet jong(er), kersverse leden spreken met oudgedienden. Het Develpaviljoen was bijna te klein.

Na een ochtend waarin bestuur en denktank de zaken van de afgelopen tijd evalueerden en de lijnen voor de toekomst uitzette kon er genoten worden van zoveel lekkers en prettige gesprekken.

De sfeer was buitengewoon feestelijk omdat er weer hoop komt op een toekomst doordat er een Minister is die zich inzet voor de binnenvaartsector. Feestelijk was de bijeenkomst omdat het de ASV gelukt is de binnenvaart bij velen: pers en politiek, zowel landelijk, provinciaal als gemeentelijk, op de kaart te zetten. Maar er werd natuurlijk ook druk gediscussieerd omdat er nog zoveel te doen staat.

De sfeer was optimaal omdat er een heel gezonde organisatie staat waarbij de schippers zelf het heft in handen nemen en niet afwachten wat er nu weer over hen heen komt. Die niet tevreden zijn met ”het hoogst haalbare” als dat niet voldoende is. Het feit dat gloednieuwe leden zeggen dat ze zich zo bij de ASV thuis voelen was het mooiste cadeau wat wij deze avond ontvangen hebben.

Dus gaan we door op de ingeslagen weg en hopen dat nog veel meer schippers zich aansluiten zodat we nog meer druk kunnen zetten. Schippers voor schippers!

Nu maar hopen dat we volgend jaar een nog grotere zaal nodig hebben.

Politiek

Provincie Noord-Holland bespreekt brief ASV

Commissie Mobiliteit Provincie Noord-Holland besprak op 2 december jl. een brief van de ASV over:

1. De problematiek van de bediening van bruggen op afstand in de provincie Noord-Holland
2. De evaluatie door de Minister van de methodiek van het bedienen van bruggen op afstand, en
3. De problematiek van voldoende goed ingerichte ligplaatsen voor binnenvaartschepen voor korte en langere tijd in de provincie Noord-Holland.

Johan Dessing van Forum voor Democratie heeft de brief van de ASV aangegrepen om dit onderwerp aan de orde te stellen. Nadat er in het A.O in de Tweede Kamer al vragen gesteld zijn over bedienen op afstand, waarin de CU vroeg om (de door de ASV) voorgestelde evaluatie van het bedienen op afstand, wordt nu in de Provincie Noord-Holland ingegaan op de (door de ASV geschreven) onderbouwing van een vraag om evaluatie van bediening op afstand.

Dit komt aan de orde onder nummer 8.b Mobiliteit: Brief van ASV inzake Centrale Bediening Bruggen (C-agenda M&B 2 dec 2019). Daarbij wil FvD namens de Algemeene Schippers Vereeniging de problematiek aan de gedeputeerde voorleggen. Wij zijn FvD erkentelijk dat men dit onderwerp aan de orde wil stellen en hopen van harte dat ook andere partijen de moeite hebben genomen de door de ASV gestuurde brief te lezen en er zich een mening over te vormen.

Het overleg was live te volgen via https://noord-holland.notubiz.nl/live

Minister van Nieuwenhuizen breekt een lans

Minister van Nieuwenhuizen breekt een lans voor het voortbestaan van de kleinere binnenvaartschepen in Europa

Zoals de Minister beloofd heeft, heeft Minister van Nieuwenhuizen het onderwerp ‘technische eisen in relatie tot het kleine schip’ aan de orde gesteld tijdens de Transportraad op 2 december jl.

Via onderstaande link kunt u zien hoe de Minister zich hard maakt voor de diversiteit van de vloot en tegen een dreigende omgekeerde modal shift. Zij legt uit waarom bepaalde type schepen niet aan alle CCR/CESNI eisen kunnen voldoen en geeft ook het belang aan van een diversiteit van de binnenvaartvloot inclusief kleinere schepen die de haarvaten van de vaarwegen kunnen bevaren.

Een van haar vragen was om in ieder geval een werkbare hardheidsclausule te realiseren.

Helaas is het antwoord van Violetta Bulc (de Europese commissaris voor vervoer) een antwoord zoals we in het verleden zo vaak gehoord hebben: Ze gaan er niet over, de CCR moet dit oppakken, er moet een level playing field zijn en men wil een moderne en schone binnenvaartvloot. Daarmee alweer het vooroordeel bevestigend dat oud(er) gelijk zou staan aan “vuil(er)”. Het is ons gelukt de Tweede Kamer te overtuigen dat dit veelal berust op foute aannames en vooroordelen. We hopen dat onze Minister de kans krijgt deze misverstanden uit de weg te ruimen.

Hieronder vindt u de link naar de video waarop de Minister dit agendapunt toelicht gevolgd door een reactie van de commissaris voor vervoer van de Europese Commissie:

https://europa.eu/!tD83qJ

Verslag van gesprek bij de PvdD en CDA

Verslag van gesprek bij de PvdD met mevrouw Eva van Esch en CDA met mevrouw Wytske de Pater-Postma in den Haag

Donderdag 23 januari jl. is de ASV op gesprek geweest in den Haag.
Vanwege omstandigheden bij de PvdD was het gesprek iets ingekort.
Het was een prettig gesprek en veel onderwerpen zijn besproken.

Vergroening
We hebben het over de vergroening gehad, waarbij we de zorg hebben uitgesproken dat er in deze tijd veel dingen onzeker zijn voor de sector.
Er is een stikstofcrisis, Pfas, veestapel waarvan men vindt dat die ingekrompen moet worden en de kolencentrales die in Duitsland gesloten worden.
Dit maakt dat er toch een behoorlijk stuk aan vervoer dreigt te verdwijnen en financieel consequenties zal hebben voor de sector. Om nu ook nog te moeten vergroenen met alle andere regelgeving is het voor velen niet sector breed haalbaar.
We hebben aangehaald, dat er in andere landen om ons heen veel meer gestimuleerd wordt door overheidssubsidies (Frankrijk, België, Duitsland), waardoor er totaal geen level playing field is.

Gif in lading
Het gif in de lading en de procedure hoe er gemeten wordt, baart de ASV zorgen.
De ASV heeft aangegeven dat wij als schipper nooit de verantwoording moeten krijgen voor de gasmeting van een lading. De aandacht moet liggen op de procedure en de kundigheid van de desbetreffende instantie. Hier moeten alle betrokkenen op kunnen vertrouwen. Ook is gevraagd hoe ver het onderzoek is, want het is toch wel stil om deze zaak en wat hier nu mis is gegaan en of er bepaalde gif-soorten en methodes wel gebruikt moeten worden?

Onderhoud vaarwegen en ligplaatsen
Voor een betrouwbare binnenvaart dienen de sluizen en bruggen goed te functioneren. Er zijn nogal wat voorbeelden te noemen waar achterstallig onderhoud is. De verdeelsleutel vanuit het Ministerie wordt zo verdeeld dat er te weinig naar de binnenvaart gaat, dat zou anders moeten. Dit zijn keuzes die men maakt, maar of deze i.v.m. de modal shift de juiste zijn betwijfelt de ASV. Ook goede ligplaatsen horen daarbij.
We hebben het idee dat er ligt om de nevengeulen bij laagwater ook van water te voorzien, besproken en uitgelegd dat dit voor de binnenvaart niet verstandig is. Immers alle water bij laagwater is welkom in de hoofdgeul. Bij een te lage rivier kunnen veel schepen minder of niet meer varen, waardoor vervoer verschuift van water naar weg en spoor. Om nog meer asfalt en files te krijgen, is geen goede zaak voor het milieu.

Boetebeleid
Sinds de petitie van het boetebeleid merken we dat er meer in de geest van de wet wordt gehandeld i.p.v. volgens de letter van de wet. Dit is een stap, maar we zijn er nog niet.
Er zijn toch nog een aantal zaken waar we het over willen hebben t.o.v. andere vervoerstakken o.a. bij:
Zeevaart : GEEN bestuurlijke boetes
Wegvervoer: NAUWELIJKS bestuurlijke boetes (alleen op rijdtijdenbesluit)
Binnenvaart: ENORM VEEL bestuurlijke boetes (vaartijdenbesluit plus tal van zaken)
En de matiging vooraf van de hoogte van de boetes
Wegvervoer: enorme matiging vooraf
Spoor: gewogen matiging vooraf in verhouding tot de omzet
Binnenvaart: alleen matiging 50% bij natuurlijke personen (NA de evaluatie!)
ASV is voornemens om nog een keer met IL&T om de tafel te gaan.

CCR
Hier blijft de ASV aandacht voor vragen. Sector-breed heeft men hier last van en dreigen sommige segmenten in de binnenvaart te verdwijnen.

Toen was de tijd verstreken en zijn we naar het CDA gegaan om met mevr. Wytske de Pater-Postma te overleggen.

Na een korte rondleiding in de bibliotheek, die overigens erg indrukwekkend was, zijn we in gesprek gegaan.

Ook hier hebben we een heel prettig gesprek gehad. Deze afspraak stond meer in het teken van voorbereiden op onderwerpen voor de voorjaarsvergadering waar mevr. Wytske de Pater-Postma van het CDA bij aanwezig zal zijn in het middaggedeelte.

Net als bij de PvdD hebben we het fosfine verhaal besproken en de vergroening en de CCR regels.

Bij alle twee de partijen hebben we aangegeven blij te zijn met deze Minister, die zich echt inzet voor de binnenvaart.

Het is fijn om te zien dat binnen de politiek de binnenvaart steeds meer op de kaart staat en keerden we alle drie weer voldaan naar boord.

Esther, Cor en Gerberdien

ILT

ILT meer slagkracht in 2020

ILT: meer inspecteurs, meer slagkracht bij grootste risico's

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) krijgt met 150 extra inspecteurs meer mogelijkheden om de komende jaren steviger op te treden. Dit kan dankzij de extra middelen die het Kabinet eerder dit jaar aan de inspectie heeft toegekend. In het Meerjarenplan 2020-2024 staat op welke onderwerpen de ILT de komende tijd inzet. Het meerjarenplan is september 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Inspecteur-generaal Jan van den Bos: "Met de extra mankracht kan de ILT het toezicht versterken. Daar waar de risico's voor mens en milieu het grootst zijn: bodem, grond, water en de verwerking van afvalstoffen. En meer aandacht voor een schone scheepvaart en een veilige en duurzame luchtvaart. Daarvoor zijn we op zoek naar een breed scala gedreven inspecteurs. Van cyberspecialisten, financiële experts tot data-analisten."

Koersvast én wendbaar
Van den Bos: "De organisatie van de ILT heeft grote stappen gemaakt. Hoewel de verwachtingen vanuit de samenleving soms groot zijn, zijn we koersvast én wendbaarder geworden. Dit jaar ronden we de reorganisatie af en zijn we vanaf 2020 een sterk vernieuwde inspectie. We blijven in ontwikkeling. Er is nog veel te doen, maar we liggen op koers."

Risicogericht
De ILT-brede risicoanalyse (IBRA) is een vaste waarde geworden en een belangrijke basis voor het Meerjarenplan. Daar waar de grootste maatschappelijke risico's zijn, zijn de inspecteurs aan het werk. Dat gebeurt al in 9 speciale programma's, maar bijvoorbeeld ook door de Inlichtingen en Opsporingsdienst van de ILT (IOD). Als grootschalig en met een ondermijnend karakter de wet wordt overtreden, zoals biodieselfraude en het overtreden van rij- en rusttijden (door tachograaffraude), dan komt de IOD in actie.

Breed takenpakket
Het ILT-takenpakket bestaat uit zeer uiteenlopende onderwerpen: van railinfrastructuur, afval, gevaarlijke stoffen, bodemwerkzaamheden, scheepvaart, taxi's, geluidsnormen bij vliegvelden tot de woningcorporatiesector. Zo kijkt de Autoriteit woningcorporaties of besturen van corporaties hun maatschappelijke opdracht halen om betaalbare, beschikbare en kwalitatief goede huisvesting aan te bieden.

Incidenten
Ook bij incidenten, denk aan ongelukken met cruiseschepen op de Waal en Westerschelde afgelopen jaar, komen inspecteurs ter plaatste voor nader onderzoek. Dit gebeurt door onmiddellijk in actie te komen om te voorkomen dat er slachtoffers vallen of dat er schade aan de infrastructuur en leefomgeving ontstaat.

Nieuwe programma's
Vanaf volgend jaar staan er 6 nieuwe verkenningen voor mogelijke programma's gepland. Onder meer op het gebied van onveilige bouwproducten, gevaarlijk vuurwerk, biociden en Mainport Rotterdam. Inspecteur-generaal Van den Bos: "Zo blijft de ILT inspelen op nieuwe ontwikkelingen en zijn we actief op die onderwerpen waar de samenleving dat van ons vraagt."

Het Meerjarenplan 2020-2024 beschrijft wat de inspectie de komende jaren gaat doen aan veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Meer lezen? https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2019/09/17/ilt-meer-inspecteurs-meer-slagkracht-bij-grootste-risico%E2%80%99s

Stand van zaken koers ILT

Hierbij kunt u de tekst lezen uit de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer. Daarin brengt de Minister de Kamer op de hoogte van de afronding van de ingrijpende herinrichting van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) per 31 december 2019.
De aanpassing van deze organisatie startte formeel op 31 mei 2018. De Minister geeft de Kamer hierbij in aanloop naar het Algemeen Overleg Toezicht en Handhaving van 16 januari 2020 een toelichting op de huidige stand van zaken van de organisatie van de ILT. De Minister schrijft:

Koers ILT 2021
De inspectie heeft nu een organisatiestructuur die niet alleen past bij het veranderprogramma Koers ILT 2021 dat eind 2016 is gestart, maar ook ondersteunend is aan de doelen en ambities van dat veranderprogramma.

Sinds 2016 is de inspectie stapsgewijs haar koers gaan verleggen en anders gaan werken. Daarbij staan risico's voor mens en milieu centraal. De ILT kiest ervoor op te treden waar het meeste effect bereikt wordt. De nieuwe organisatiestructuur is ondersteunend aan de doelen en ambities van de Koers ILT. Daarmee werkt de ILT meer en meer risicogestuurd, is transparant over resultaten en versterkt haar signalerende functie. Over dit veranderprogramma heb ik uw Kamer meermaals geïnformeerd, zoals met het door mij goedgekeurde Meerjarenprogramma 2020-2024 van de inspectie1 en met het kabinetsstandpunt op de doorlichting van artikel 24 (Handhaving en toezicht ministerie van IenW) van mijn begroting2.

Met de aanpassing van de organisatie is de beoogde verandering van de inspectie niet klaar; integendeel. Maar er is, met bijvoorbeeld de inspectiebrede risicoanalyse en de opzet van programmatisch werken, weer een belangrijke stap gezet naar een inspectie die betrekkelijk wendbaar optreedt daar waar de kans op maatschappelijke schade het grootst is en waar haar

optreden het meeste effect sorteert en niet schroomt zaken te signaleren.

Merkbaar Meer
Het is van groot belang dat de inspectie zich versterkt met behulp van de extra middelen die ik beschikbaar heb gesteld. Hiertoe is na de zomer een speciaal wervingsprogramma gestart onder de naam 'Merkbaar Meer'. Dit programma doet ook de werving om de uitstroom ten gevolge van pensionering op te vangen. De komende twee jaar vertrekken zo'n 150 medewerkers. En daarmee de nodige kennis en ervaring.

Onder de huidige omstandigheden op de arbeidsmarkt is het een uitdaging om geschikte mensen aan de inspectie te binden. De eerste nieuwe medewerkers zijn inmiddels aangenomen en de werving komt goed op stoom. Dat de inspectie maatschappelijk relevant werk doet dat steeds beter zichtbaar wordt gemaakt en tegelijkertijd hard werkt aan innovatie is op de arbeidsmarkt een pre.

De reflectieve en signalerende functie van de ILT Een belangrijk onderdeel van de Koers 2021 is het versterken van de reflectieve en signalerende functie van de ILT. Immers, de inspecteurs zien nieuwe ontwikkelingen en onbekende risico's in de praktijk vaak als eerste. Dit leverde in 2019 de met u gedeelde signalen op over onder andere bodemas, het VTH-stelsel, drones en de rentevoet kosteneffectiviteit wet milieubeheer.

Ook in het nieuwe jaar zal ik uw Kamer nader informeren. Zoals over de tweede staat van Schiphol, over de thema-inspecties op het gebied van varend ontgassen waarover u al op hoofdlijnen bent geïnformeerd3 en over de thema-inspectie op het sjorren van containerschepen. Beide rapportages zal ik u binnenkort voorzien van een beleidsreactie doen toekomen.

Innovatie en de administratieve organisatie
De ILT blijft zich vernieuwen op het gebied van toezicht en handhaving met onder andere de inzet van drones en het gebruik van e-noses waarover ik u recent heb geïnformeerd4. Ook nieuwe toepassingen van data-analyse en remote sensing zijn veelbelovend. De introductie van "Mijn ILT" (een webportaal waar bedrijven en organisaties meldingen doen of vergunningen aanvragen bij de ILT) is een voorbeeld van de verbeteringen in de dienstverlening van de ILT als vergunningverlenende instantie.

Naast het afronden van de personele reorganisatie zal de ILT ook aandacht blijven besteden aan het verbeteren van de administratieve organisatie. Voor een organisatie die anderen vaak de maat neemt is dat van groot belang. Bovendien is dat noodzakelijk gelet op de diverse internationale eisen die op het gebied van onder meer spoor, scheep- en luchtvaart gesteld worden aan de ILT als (deel-) autoriteit.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Speciaal strategisch branche overleginformatie risico gestuurd handhaven

De opkomst was behoorlijk groot, rond de 20 mensen in een zeer gemêleerd gezelschap..
Mensen van het Ministerie, RWS, ILT,
en mensen uit de branche:
Waterbouwers, varend erfgoed, bruine vloot BBZ, CBRB, Nautilus
En namens ASV Doortje Grooten Wendt en Esther lubbers.

De vergadering wordt geopend door ILT en na een voorstel rondje wordt er een presentatie geven over Inspectieview.

Hierin wordt uitgelegd dat men een data base heeft ontwikkeld genaamd Inspectieview.
Organisaties met een wettelijke taak op het gebied van toezicht en handhaving kunnen inspectieview gebruiken voor hun toezichtstaken. Dit zijn het SAB, ILT, politie, RWS, kadaster, maar ook KIWA.
Mochten hier in de toekomst verdere organisaties met voor inspectieview interessante data komen kan dit toegevoegd worden.

Al deze organisaties hebben data en als dit juridisch akkoord is verklaard, wordt deze data in inspectieview ingevoerd, en is zo voor de organisaties en de inspecteurs alles in te zien. Het is een hulpmiddel voor de inspecteur, en het is niet zo dat dit systeem zegt wat de inspecteur moet. Dus meer adviserend welk schip de inspectie kan controleren, die beslissing blijft bij de controleur. Als voorbeeld is havendienst Rotterdam, deze kan nu vanuit het kantoor in het systeem kijken en van daaruit een advies aan haar havendienst medewerkers geven om een schip te inspecteren. Mocht er keuze zijn uit 2 schepen die in een haven liggen en hetzelfde niveau hebben, waarbij het ene schip een tanker is en het andere een beunschip, dan wil men graag dat de tanker voorrang krijgt op controle omdat deze met gevaarlijke stoffen vaart en daarmee een hogere prioriteit heeft.

De mensen die Inspectieview mogen gebruiken, moeten een wachtwoord aanvragen en vervolgens toegelaten worden, dus niet alle mensen uit heel de organisaties van de overheid kunnen zomaar in het programma.

Met deze data kan men vragen stellen aan het systeem. Bijvoorbeeld: "waar wordt er varend ontgast- waar wonen veel mensen." Zo zien we dat bijvoorbeeld straks op het Amsterdam Rijnkanaal, met dichte bevolking, als er een geheel verbod op ontgassen is er beter kan worden gecontroleerd of men zich aan het verbod houd dan op het Markermeer, waar geen mensen wonen en er een veel lager risico op overlast is.

We krijgen de presentatie na gestuurd, en men stond erg open voor vragen en opmerkingen tijdens dit overleg. Ook als er nog vragen zijn vanuit de denktank of leden zijn ze welkom. Men wil erg transparant zijn en dat is goed gelukt kan ik zeggen.

We hebben inzage gekregen welke gegevens een inspecteur ziet, middels een voorbeeld schip. hierin kan je zien wanneer (datum) een schip gecontroleerd is, door wie en of er boetes zijn uitgedeeld en waarvoor, als ook de certificaten van het schip.
Schepen die er geen rommeltje van maken, wil men jaarlijks zien. Uit de zeevaart blijkt dat wanneer er langer niet gecontroleerd wordt, de zaken sterk verslechteren en de boetes sterk toe nemen. Dat is al na 3 jaar een enorme toename.

Men kan met alle data zien in bijvoorbeeld welke tonnen klasse, scheepstype of lading soorten de meeste boetes voorkomen en hier dus gerichter op gaan controleren. Dus door data kan men slimmer de

controleurs inzetten.

We hebben het gehad over beveiliging Inspectieview, dat natuurlijk zeer goed moet zijn, omdat er privacy gevoelige informatie in staat. Er is gevraagd of je je eigen gegevens kunt zien. Men vindt dat dit zeker moet kunnen maar men moet kijken hoe dat mogelijk gemaakt kan worden. Immers moet je dan Inspectieview in en alleen je eigen schip kunnen bekijken. Dat is nog een dingetje, maar ook wanneer 7000 schippers vragen om inzage ligt ILT plat.
Volgens het AVG mogen o.a.scheepsnaam en Europa nummer niet worden gedeeld met derden vanwege de privacy.

We hebben gezien dat je Inspectieview van alles kan vragen, en we hebben de zee vaart gezien, waar men allerlei statistieken, plaatjes en overzichten van liet zien. Men wilde helaas niet de binnenvaart laten zien, maar ik begrijp dat wel, het is te dicht in de keuken.

Van belang is natuurlijk wat vraag je aan Inspectieview vraagt en wat stop je er wel of niet in. Na het lijstje gezien te hebben vroeg de ASV: “Nu breekt er crisis aan en kan er van alles anders worden.” waarop ILT zegt dat dit inderdaad van invloed kan zijn op de prestaties en men hier men wat mee moet doen.

Iemand van het miniserie opperde dat het straffen van mensen die zaken niet goed doen ook het belonen van mensen die het wel goed doen kan worden. Dat is wel een veel positiever benadering. Immers als je het steeds over boeven hebt lijkt het alsof schippers gedetineerden zijn. Toch is het soms lastig want er zijn collega’s die bijvoorbeeld de vaartijden en bemanning regels niet in orde hebben en zo vals concurreren met hun collega’s. Ik heb het dan niet over een uurtje te lang door varen maar over structureel onderbemand dag en nacht door varen. Men erkende, Ja dat klopt maar daar is nog geen goede data voor, dat laat ook nog wel even op zich wachten.

Tevens haalde ILT aan dat er ook verschil zit in niveau of beter gezegd in de ernst van feiten. Van ergens geen sticker hebben geplakt tot dronken rond varen. De ASV is het daar helemaal mee eens.

Wij als ASV hebben veel zaken aangedragen en ons best wel kritisch op punten opgesteld, wat overigens echt gewaardeerd werd. immers wat je wel of niet in zo’n programma stopt maakt de uitkomst en het resultaat heel anders en dus ook de redelijkheid en het wel of niet slagen van inspectieview. Daar is ILT zich ook erg bewust van.

Ook hebben we nogmaals gemeld dat als de overheid wil dat schippers gebruik maken van de digitale wereld op ons vakgebied, het ook gebruiksvriendelijk voor de schipper moet zijn. Dat wij dus niet enkel het voor de overheid gemakkelijker moeten maken en hun taken over nemen en er meer en meer bureaucratie voor de schipper komt, terwijl de politiek belooft dit te verminderen. De schipper moet immers varen en niet met zijn neus in een scherm zitten om van alles te regelen. We hebben een voorbeeld gegeven dat we het olie-afgifte boekje moesten vernieuwen, dit digitaal kan bij het SAB, wat erg fijn is, maar ik zeker 3 dezelfde gegevens moest invullen tot BTW nummer aan toe. Waarom is mij onduidelijk, maar erg irritant. De Planning tool Terneuzen die slecht of niet werkt, waardoor velen gewoon de Planning tool bellen, wat tijdens het varen natuurlijk veel beter gaat.

Het was een open transparante vergadering in een zeer prettige sfeer en voor herhaling vatbaar, mochten meer stappen worden gemaakt in dit programma Inspectieview. Wij hebben onze waardering voor dit overleg uitgesproken en ILT bedankt voor hun prima gehouden presentatie met heldere uitleg. We blijven natuurlijk volgen welke ontwikkelingen er gemaakt worden, maar vooralsnog lijkt het een mooi systeem met haar benoemde voordelen, eventuele nadelen, dat nog niet af is, en waar gewaakt moet worden over de data, voor o.a. hackers.

Amsterdam/Zaanstad

Brief aan wethouder Slegers - Ligplaatsen Zaanstad

Zaandam, 5 januari 2020
Zaandam ligplaatsenbeleid

Geachte heer Slegers,

Naar aanleiding van een gepland overleg met Zaanstad gaf de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) aan het agendapunt "ligplaats kleinere schepen" in te brengen: dat betekent dat we willen dat schepen kleiner dan 40 meter ook in de haven kunnen liggen: De beloofde extra paal die daarvoor nodig is blijft maar op de to-do-lijst staan en dat doet het al een tijdje. Nu blijkt dat er (ook al is de haven leeg) helemaal geen plek meer is voor spitsen en kleiner, behalve dan een heel erg tijdelijke mogelijkheid op plek van reserveringsplaatsen voor passagiersvaart.
Daar kan men alleen liggen als men het geluk heeft, dat er geen passagiersvaart gepland staat (te regelen met Amsterdam). Wij vinden dat onbestaanbaar. Schippers betalen havengeld en zelfs (kleinere) schepen die schrijven van Zaandam en in een geheel lege haven arriveren kunnen, als men in deze stad de feestdagen wil doorbrengen, beginnen (nadat Zaanstad havendienst een hele dag onbereikbaar is geweest) met ruzie, omdat dat in feite geweigerd wordt.

Zaanstad reageert op voorhand per mail op ons agendapunt met betrekking tot de vraag om eindelijk de mogelijkheid te realiseren voor kleinere schepen om ligplaats te nemen. Men stelt dat het aanpassen van de steiger (slaan van een extra paal) is aangegeven aan afd. Beheer en Realisatie waar men ook van afhankelijk zou zijn. Onlangs heeft de havendienst dit weer bij hen onder de aandacht gebracht en dat is het enige wat H&V op dit moment hiervoor kan doen.

Daarop stelt de ASV dat dat niet voldoende is. Zoals de havendienst zegt dit "iedere keer weer onder de aandacht te brengen" doen wij dat ook bij de kanalen die daarvoor geëigend zijn: dit overleg dus. Bovendien blijft de ASV niet afwachten of er wel of niet iets gebeurt, maar stellen dat ook via andere kanalen aan de orde (dat is inmiddels gebeurd, het zal in het afgesproken gesprek met de gedeputeerde van Provincie Noord-Holland aan de orde komen).

Volgens de havendienst Zaanstad zal wat betreft het ligplaats nemen aan een te reserveren riviercruisesteiger men altijd proberen een passende oplossing te bedenken. Maar m/s Franto heeft de dag van aankomst diverse malen geprobeerd te bellen toen men op weg was van Gorkum naar Zaandam om te vragen of en waar men ligplaats kon nemen. De havendienst was echter onbereikbaar. Na een dag varen komt de Franto aan en heeft direct die volgende ochtend weer gebeld met de vraag waar het schip ligplaats kon nemen.

Het antwoord was dat het onmogelijk was, omdat de kade (leeg) bestemd is voor passagiersvaart, dat daar eventueel tijdelijk ligplaats nemen met Amsterdam geregeld moet worden en men in twee uur tijd moet vertrekken als passagiersvaart zich meldt. Ergo; Je kunt er wel liggen maar nergens naar toe. En dat met de feestdagen!

Hiermee is aangetoond hoe er met de binnenvaart (specifiek de kleinere binnenvaart) wordt omgegaan door de haven van Zaandam (die kan/mag er dus niet zijn, wel havengeld betalen natuurlijk).

Erger wordt het nog als Zaanstad zich in een mail naar de Franto toe afvraagt of een dergelijke te reserveren kade/steiger dan wel geschikt zou zijn om ligplaats aan te nemen.

Daarop heeft de ASV gereageerd met de opmerking dat de ASV niet degene is die heeft bedacht dat de hele kade (die overigens al die tijd onbezet is gebleven voor passagiersvaart) alleen nog maar bestemd is voor gereserveerde passagiersvaart. Als men de keuze maakt dit te doen zonder een alternatief creëert men een probleem. Dat probleem is hierbij zichtbaar gemaakt. Dat moet ook wel want als wij het niet zichtbaar maken, is er "geen probleem" en als er geen probleem is, dan komt er ook geen oplossing. Kennelijk mogen kleinere schepen er helemaal niet meer zijn. Dat accepteren wij niet.

Kennelijk is havenbedrijf Zaanstad nog heel erg tevreden met zichzelf, omdat men zo "aardig" is dat men landelijk zelfs binnen 1 uur moet opkrassen bij een ad-hoc reservering van passagiersvaart. Maar dankzij het beleid van Amsterdam is dit maar liefst 2 uur! Maar waar zo'n schip dan heen moet? Dat is kennelijk niet het probleem van Zaandam.

De ASV is bij diverse overleggen geweest waarbij volgens ons diverse malen gesuggereerd is dat ook schepen kleiner of gelijk aan 40 meter "gewoon" in Zaandam konden liggen.

Nadat de schippers van de Franto, die ook bij het overleg met Zaanstad zullen zijn, dit daarmee op de agenda hebben geplaatst, lezen wij opeens dat Zaanstad "In overleg met PoA de Prins Hendrikkade II geblokkeerd heeft voor reserveringen tot 2 januari 2020. Op deze manier wil men de binnenvaart tegemoetkomen om tijdens de feestdagen op deze kade langer te kunnen afmeren en ad-hoc reserveringen te voorkomen". Dat is positief natuurlijk, alleen wordt dat pas achteraf medegedeeld, dagen nadat de schippers hebben gezegd: "wij leggen het schip hier gewoon tot na de feestdagen".

Dagen later wordt opeens per mail medegedeeld, dat er wel degelijk andere mogelijkheden zouden zijn om ligplaats te nemen: de steiger in de Isaac Baarthaven en kade Noordeinde of Klinkenberg langs de Zaan. Dat is natuurlijk wel vreemd. Want tenslotte heeft de schipper daar nog specifiek naar gevraagd: "zeg maar waar we kunnen liggen"? Toen kreeg de schipper dit antwoord niet, alleen maar dat er havenverordeningen zijn die gehandhaafd dienen te worden. Maar de Isaac Baarthaven betreft privé terrein van diverse bedrijven waar een schipper niet van boord kan, dus is geen optie. De andere opties zijn niet in Zaandam maar in Wormerveer. Daarbij is het bovendien zo dat men door de sluis moet die erg onbetrouwbaar is geworden wat schutten betreft. Het is een bizarre situatie dat schippers verbannen worden naar een plek ver buiten de stad, terwijl de haven zo goed als leeg is. Daar blijven wij tegen protesteren, totdat er een redelijke situatie wordt gecreëerd.

Zaanstad oppert nog dat, in verband met het havengeld dat samen met Amsterdam één gebied is geworden, daar ook een mogelijkheid zou hebben gelegen, geheel voorbijgaand aan het feit dat ook de haven van Amsterdam nog maar weinig mogelijkheden heeft en de schippers daar slechts 1 week mogen liggen. De ASV wil ook niet uitwijken maar aantonen, dat er iets mis is in Zaanstad.

Waarbij aangetekend dat wij binnen de provincie en de gemeente erop zullen blijven hameren, dat het ook mogelijk moet zijn langduriger ligplaats te nemen (zonder op onze knietjes te hoeven vragen omkleed met uitleg en argumenten).

Achter de Franto aan de kade lagen tijdens de feestdagen een sleepboot en een klein passagiersbootje die ook nergens kunnen/mogen liggen (sleepbootje is nog kleiner, kleine passagiersvaart zegt niet gewenst te zijn).

Dan willen we ook nog noemen dat, hoewel er gewoon havengeld betaald wordt, het onmogelijk is vuilnis af te geven. De vuilcontainer is onbereikbaar en afgesloten. Het is toch erg dat zo'n stad als Zaandam op deze manier met de (kleinere) binnenvaart omgaat.

Graag zou de ASV met u in gesprek komen over deze situatie, zodat het vervoer over water niet langer gefrustreerd wordt, doordat Zaanstad de daarbij behorende voorzieningen de schippers ontzegt.

Met vriendelijke groet,

Namens bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Overleg Zaanstad

ASV heeft een aantal zaken ingebracht voor dit overleg.

Ligplaatsbeleid:
(nog steeds) Geen mogelijkheid ligplaats te nemen voor kleinere schepen
Het is voor schepen korter dan 40 meter onmogelijk ligplaats te nemen aan de palen in de Houthaven (die zeehaven schijnt te heten, spraakverwarring alom tijdens het overleg) in Zaandam. Volgens Zaanstad ligt de aanvraag om een extra paal bij "Beheer", maar dat ligt hij al maanden en dus heeft de ASV hierover inmiddels contact gezocht bij de provincie Noord-Holland en gemeenteraadsleden. Dit heeft de ASV meegedeeld aan de aanwezigen. Zie voor meer informatie hierover: Zaandam ligplaatsenbeleid benadeelt (kleinere) binnenvaart

Nagekomen: in het verslag lezen wij plotseling dat er in dit overleg verteld zou zijn dat de extra paal in voorjaar 2020 geslagen wordt. Heel verrassend, maar positief nieuws dus.

Maximale ligduur teruggebracht tot 2 weken
De ASV blijft aan de orde stellen, dat schepen langer ligplaats moeten kunnen nemen. De ASV spreekt daarmee nog steeds haar ongenoegen uit over het Aanwijsbesluit Ligplaatsen Vaartuigen en met name over de korte mogelijkheid voor het ligplaats nemen. In het WBA overleg is dit uitvoerig aan de orde geweest en toegelicht, schrijft Zaanstad in haar verslag, maar dat maakt de ASV niet uit. Zolang wij dit als een probleem zien, blijven we het melden. BLN houdt vol dat men er is voor "de varende schipper" dus het probleem als zodanig niet ervaart.
Ook hierover heeft de ASV inmiddels contact gezocht bij de provincie Noord-Holland en gemeenteraadsleden. Dit heeft de ASV meegedeeld aan de aanwezigen. Volgens de havendienst kan langer ligplaatsnemen in de Isaac Baarthaven. Echter, hebben wij geconstateerd dat er op de enige plek waar dat kan geen afloopmogelijkheid is.

Geen mogelijkheid vuilafgifte
Via ASV facebook werd de ASV geïnformeerd over het feit dat de huisvuilcontainer verdwenen was en de enige container op de sluis onbereikbaar is en bovendien afgesloten. Tijdens het overleg vertelde de havendienst Zaanstad dat zij ook overvallen waren door het feit dat de container verdwenen was. Men doet navraag hierover.

Stroomkosten
Verder heeft de ASV volgens afspraak een overzichtje gestuurd betreffende de "vreemde" stroomkosten. Daarbij lijkt de hoeveelheid gebruikte kWh bij de Prins Hendrikkade niet te kloppen met gemiddelde stroomkosten elders, wat overigens op een later moment weer niet het geval was. Zaanstad belooft parkline aqua ernaar te vragen.

Reserveringssysteem i.r.t. binnenvaart
De hele Prins Hendrikkade in Zaandam is bedoeld voor passagiersvaart. Ook als het feestdagen zijn en er geen passagiersvaart is. Meldpunt Haven VHF 14 van PoA is het eerste aanspreekpunt voor schippers om te controleren of er lopende reserveringen zijn op de steigers/kades die in Easydock zitten.

Prins Hendrikkade vrijgehouden tijdens de feestdagen speciaal voor de binnenvaart
Volgens Zaanstad heeft men het gedeelte bij de auto-afzetplaats (Prins Hendrikkade II) vrijgehouden voor de binnenvaart tijdens de feestdagen. De ASV vindt het jammer dat dat dan niet aan de schippers, die rond de feestdagen daar vastgemaakt hebben, gemeld is. Men zegt dat men er "toen nog mee bezig was".

Woningbouw langs de Zaan
Het lijkt dat men meer en meer direct langs de Zaan wil bouwen met alle gevolgen voor de scheepvaart van dien. Aan de ene kant gaat men een grotere sluis bouwen om grotere binnenvaart door de Zaan te laten gaan, tegelijkertijd zien we ontwikkelingen zoals de huizenbouw bij "Brokking" met negatieve gevolgen voor de binnenvaart.
Zo komt er een aanvaarbescherming langs dit bouwproject die bestand is tegen een aanvaring van een maatgevend schip gerekend op 7 km/uur. Door projectontwikkelaar was gevraagd om een veel lagere snelheid i.v.m. dimensionering aanvaarbescherming. Hierop is door H&V (havens en vaarwegen Zaanstad) negatief geadviseerd. Het voornemen is om de minimale snelheid in de Zaanbocht te verhogen en op het gehele stuk van de Tapsloot tot aan de Zaanbrug op 7 km/uur te zetten met een oploopverbod. Kennelijk vindt Zaanstad dat een maximale snelheid van 7 kilometer goed te doen is. Wij hebben er onze vraagtekens bij gezet. Zaanstad vindt dat hierdoor een eenduidig beleid wordt gevoerd op het smalste stuk van de Zaan m.b.t. de snelheid en vindt dat daarmee de veiligheid geborgd is voor diverse bouwprojecten op dit gedeelte.
ASV is op voorhand tegen deze beperkende maatregelen en stelt dat het de binnenvaart is die weer maatregelen opgelegd krijgt, terwijl feitelijk het bouwproject beperkt moet worden.
H&V stelt dat dit de best mogelijke oplossing is gezien alle belangen die er spelen. Aan zwaardere aanvaarbescherming is op deze locatie niet realistisch.

Project vernieuwing Wilhelminasluis
De palen die geslagen zijn, belemmeren de binnenvaart bijzonder en maken -zeker in geval van wind- het in- of uitvaren erg lastig. Zeker als er grote passagiersschepen aan de kade liggen, zou dat tot problemen kunnen leiden.
Verder is de vraag waar we voor willen kiezen: een langere stremmingsperiode

van de sluis of meer en langere bloktijden. Het kiezen uit twee kwaden levert op: dan maar langere bloktijden, want dan kan er in ieder geval iedere dag gevaren worden.

Sail 2020
Zaanstad gaat onderdeel uitmaken van Sail Amsterdam en zal hiervoor een evenementengebied aanwijzen dat in het centrum van Zaanstad, Hembrugterrein en Achtersluispolder ligt. Hierbij is het voorlopig het uitgangspunt de beroepsvaart (evt. met wat beperkingen) vrije doorvaart te geven. Maar het zal zeker gevolgen hebben voor de ligplaatsen (voor schepen die er normaliter wel kunnen liggen).

actielijst

Welke	Wie	Stand van Zaken
Langssteiger wachtpalen sluis	H&V	Staat nog open
Ligplaats duwboten Oude Haven	H&V	Is subsidie voor aangevraagd
Extra afmeerpaal Oude Haven	H&V	Wordt gerealiseerd voorjaar 2020 Is aangegeven aan R&B

Uitbreiding bloktijden Wilhelminasluis Zaandam

De bloktijden t/m 5 april 2020 Wilhelminasluis Zaandam

Vanaf 6 januari wordt aan de Wilhelminasluis gewerkt in bloktijden. Door onvoorziene omstandigheden wordt de periode van de huidige bloktijden met 3,5 week verlengd. Dit betekent dat de bloktijden niet tot 11 maart 2020 maar tot **5 april 2020** van toepassing zijn. De reden hiervoor is tweeledig. Uit recente onderzoeken blijkt dat een deel van de bodembescherming in de kolk verontreinigd is met zware metalen. Ook zijn de eisen vanuit bevoegd gezag m.b.t. archeologie verscherpt, wat betekent meer afgraving van archeologisch materiaal.

De verlenging van de bloktijden gebruiken we om de verontreinigde grond uit de kolk volledig te verwijderen. Bijkomend voordeel is dat er alvast gestart wordt met het ontgraven van materiaal met archeologische waarde.

Samengevat betekent dit bloktijden van: Maandag 6 januari t/m 5 april 2020

Het schema van bloktijden is onveranderd en ziet als volgt eruit:
- 6.00 tot 8.00 uur: vrije doorgang
- 8.00 tot 12.00 uur: scheepvaart gestremd
- 12.00 tot 14.30 uur: vrije doorgang
- 14.30 tot 18.30 uur: scheepvaart gestremd
- 18.30 tot 22.00 uur: vrije doorgang

In deze periode wordt op werkdagen gedurende de bloktijden in de sluis gewerkt. In de weekenden gelden in de sluis normale bedientijden *(m.u.v. zaterdag 1 februari en 8 februari)*. Vóór, tussen en na deze bloktijden kan de scheepvaart de sluis passeren.

Aanvullend op het bovenstaande is met de havendienst Zaanstad afgesproken, dat wanneer de bloktijden op de dag niet volledig worden benut, de sluis éérder wordt vrijgegeven voor de scheepvaart. Dit met uitzondering van de spitsstremming tussen 8.00 en 9.00 uur in de ochtend en 16.30 en 17.30 uur in de middag. De exacte tijden worden gecommuniceerd door de Havendienst Zaanstad.

- **De volledige stremming van de Wilhelminasluis mogelijk korter**

Dankzij de extra bloktijden is het werk dat in de volledige stremming uitgevoerd moet worden hoogstwaarschijnlijk binnen 6,5 week gerealiseerd. Hierdoor kunnen wij de sluis mogelijk éérder vrij geven dan de geplande 8 weken (06-04-2020 t/m 31-05-2020). Dit zal blijken halverwege de stremming.

- **De bloktijden na de volledige stremming**

Na de volledige stremming worden de betonnen schorten op de kolkwanden gemonteerd. Om deze werkzaamheden uit te voeren worden er twee periodes met bloktijden ingepland. De eerste periode is van 2 juni 2020 t/m 10 juli 2020. De tweede periode is een nog nader te bepalen week in oktober 2020. Hierover zal ik u tijdig informeren.

- **Geen oponthouduren meer nodig**

Door het instellen van de bloktijden na de stremming zijn de onvoorspelbare oponthouduren (in 15 weken) nagenoeg niet meer nodig. Deze uren worden dan in de bloktijden juni/juli en oktober geconcentreerd.

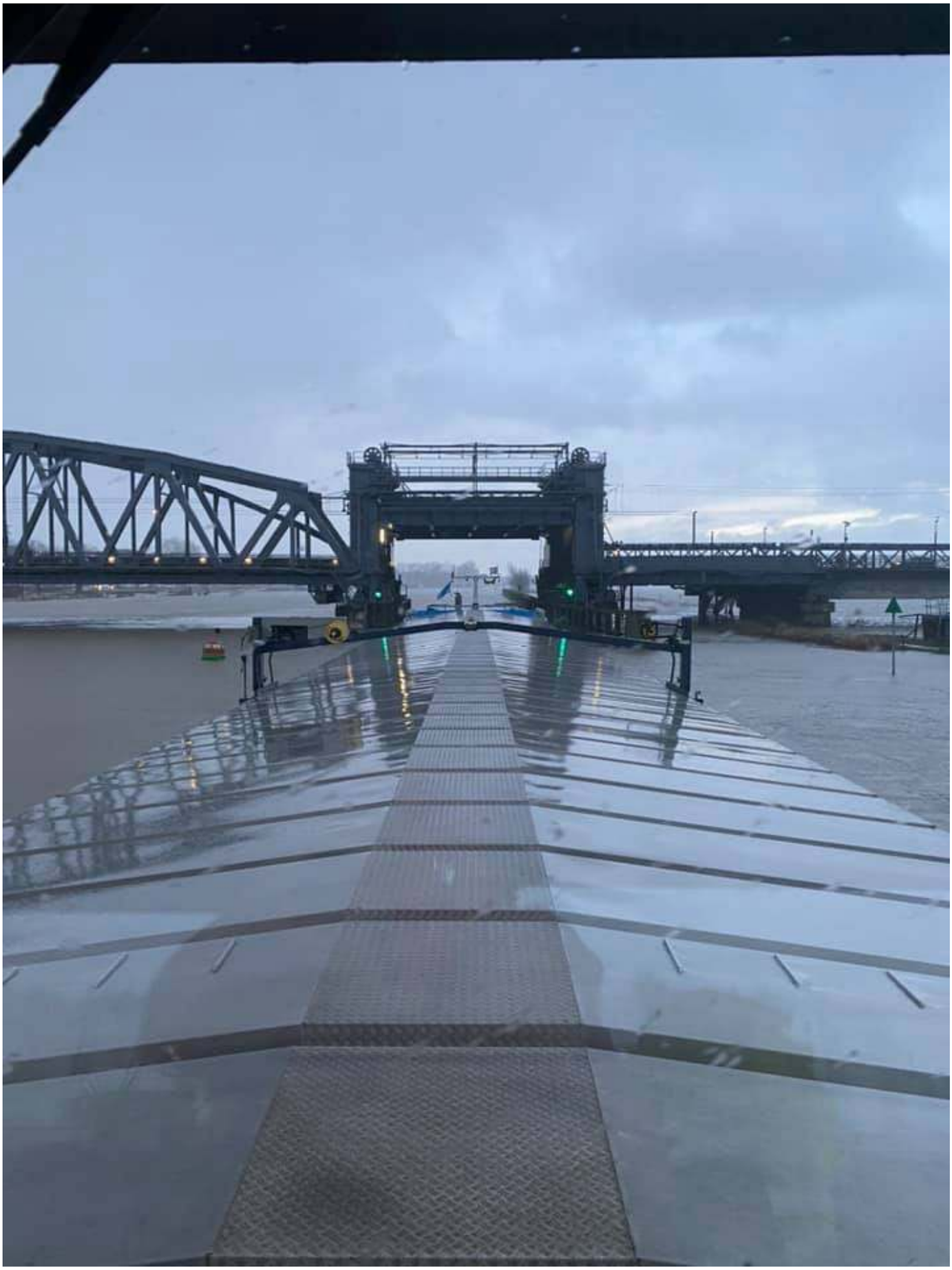
- **Na de volledige stremming is de doorvaartbreedte van 12 meter en waterdiepte van 4,7 meter gegarandeerd**

Sinds eind maart 2019 is de doorvaartbreedte in de sluis beperkt door het tijdelijk remming- en geleide werk langs de kades. Het remmingwerk is nodig om de werkzaamheden aan de kademuren en hierachter veilig te kunnen uitvoeren. De sluis is hierdoor regulier toegankelijk voor schepen met een maximale afmeting van 86 x 9.5 x 2.8 meter.

Na de volledige scheepvaartstremming wordt extra ruimte gecreëerd, zodat een doorvaartbreedte van 12 meter en waterdiepte van 5 meter beschikbaar is. Dit betekent dat **vanaf 1 juni** weer klasse Va door de sluis kan, wel nog met een beperking op de waterverplaatsing van 2000 m3.

Na de bloktijden in oktober zijn de uiteindelijke nieuwe afmetingen van de Wilhelminasluis beschikbaar.

Mocht u naar aanleiding van het bovenstaande vragen hebben, neem dan a.u.b. contact op via vaartindezaan@noord-holland.nl



Visiedocument Rijkswateren Amsterdam

Datum 6 december 2019
Betreft Visiedocument onafhankelijke Adviescommissie

Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam

Geachte voorzitter,

Graag bied ik u hierbij namens voorzitter Alexander D'Hooghe van de onafhankelijke Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam zijn visie aan in het document: 'Genereus Verbonden, naar een grootstedelijke samenhang'. Dit visiedocument is het resultaat van de eerste fase van de advisering van de Commissie. Met dit document informeert de voorzitter u over de eerste contouren van het advies.

Het is goed dat dit visiedocument er ligt. Er staan belangrijke eerste aanzetten in die de basis vormen voor een afgewogen gezamenlijk besluit in de volgende fase. Het betreft uitgangspunten en voorstellen als:

- Het IJ is in elk toekomstscenario een belangrijke vaarweg.
- Haven van Amsterdam als onderdeel van het (inter)nationale netwerk van havens en vaarwegen.
- Voltooiing van de binnenring in Noord voor fietsverkeer middels een oeververbinding aan weerszijden van het centrum.
- Niet alleen de nautische situatie op het IJ, maar ook het inpassen van aanlandingen en de aansluiting op regionale netwerken zijn grote uitdagingen.
- Het belang voor een snelle, vlotte en veilige fietsroute parallel aan het IJ in de buurt van de Noordelijke oever.
- Het debat gaat volgens de commissie niet over één verbinding, maar over de definitie van een robuuste, duurzame figuur voor de infrastructuur van Amsterdam, die op relatief korte termijn kan worden uitgewerkt.
- De commissie stelt voor om voor de lange termijn een bestuurlijk integraal inrichtingsplan voor het IJ in te richten.

Het werk van de Commissie is in twee fasen verdeeld. In de eerste fase is om een visie gevraagd op de opgave, die hierbij wordt aangeboden. De voorzitter van de adviescommissie, organiseert op 16 januari 2020 een informatiebijeenkomst over de visie voor leden van de Tweede Kamer commissie Infrastructuur en Waterstaat, gemeenteraadsleden en leden van de Provinciale Staten Noord-Holland.

De tweede fase levert het concrete advies over de oeververbindingen. De verwachting is dat dit advies in het tweede kwartaal van 2020 gereed is.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ik zal nu nog niet verder inhoudelijk reageren op het advies maar wacht het eindproduct af.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Europa

Nieuwjaarswens ESO

Met de beste wensen van de ESO (FOLLOW THE MONEY!)

Onderstaand bericht heeft de ESO ons allemaal gestuurd

Kennelijk is de ESO heel erg tevreden (met zichzelf) en is men ontzettend blij met het geld, door schippers opgebracht waar men over kan beschikken.

Het geld is bemachtigd van het zogenaamde reservefonds (ook wel sloopfonds genoemd) waar de ESO/EBU zichzelf een bedrag van 6.000.000 uit heeft toegeëigend om het International Waterway Transport Platform te bekostigen, bestaande uit ESO/EBU:
http://www.eso-oeb.org/2018/01/03/european-iwt-platform-established/

We missen alleen het bedankje aan de schippers, die dit allemaal vanuit een verplichte bijdrage mogelijk hebben gemaakt en aan wie nooit toestemming is gevraagd om op deze wijze met het geld om te gaan. We missen ook de financiële verantwoording van wat er dit jaar uitgegeven is en waaraan. We zien wel dat we kennelijk "constructief samenwerken". Wij zouden daar dan wel graag een invulling van willen zien.

Met de beste wensen……

Hierbij de vertaling, eronder het originele schrijven.

Beste allemaal,

Op 21 januari 2019, vond de officiële lancering van de gezamenlijke IWT Platform plaats in Brussel. Het werk werd al begonnen in 2018 en werd met succes voortgezet. Een grote stap voorwaarts voor onze sector.
Met onze gecombineerde krachten en financiering versterken we onze vertegenwoordiging en brengen het naar een hoger niveau van deskundigheid en invloed, dat is zeker meer dan ooit noodzakelijk.

Nog maar slechts een week geleden heeft de Europese Commissie haar klimaatplannen voor de komende decennia gepresenteerd. Om de klimaatdoelen te bereiken en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen wil de EC de binnenvaart een grotere rol geven in het vervoer in de EU. De EC sprak van meer ladingvervoer, het verbeteren van de bestaande infrastructuur en nieuwe waterwegen bouwen. Nooit eerder werd een dergelijk beleid ten gunste van de binnenvaart gemaakt. Ik ben ervan overtuigd dat de sector in staat is om de uitdaging aan te gaan.

De binnenvaart zal vooruitgaan en we doen het uiterste om aan de toekomstige uitdagingen te voldoen, in het belang van mens, planeet en welvaart.

We hopen de constructieve samenwerking met u voort te zetten, om deze doelen te bereiken.

Namens alle ESO-collega's wensen we u fijne kerstdagen en een gelukkig en voorspoedig nieuwjaar

Met warme groeten

Gerard Kester,
Secretaris-generaal ESO

*****

Dear all,

On the 21st of January, 2019, the official launch event of the joint IWT Platform took take place in Brussels. Work was
already started in 2018 and was successfully continued. A giant step forward for our sector.
With our combined forces and funding we strengthen our representation and bring it to a higher level of expertise and influence, which is for sure more than ever necessary.

Just a week ago the European Commission presented its climate plans for the next decades. To reach the climate goals and reduce greenhouse gases the EC wants to give inland shipping a bigger role in transport in the EU. The EC spoke of more cargo, improve existing infrastructure and build new waterways. Never before such a policy in favour of inland shipping was made. I am sure the sector is able to meet the challenge.

Inland shipping will move forward and do the utmost to fulfil the challenges ahead, for the benefit of people, planet and prosperity,.

We hope to continue the constructive cooperation with you, in order to achieve these goals.

On behalf of all the ESO colleagues, we wish you a Merry Christmas and a very happy and prosperous New Year!

Warm regards,

Gerard Kester
secretary general

Naschrift ASV:

D*e ASV zal niet ophouden aan de orde te stellen dat dit geld is toegeëigend buiten goedkeuring van degenen die het geld opgebracht hebben. Het IWT-fonds heeft o.i. nog niets laten zien en lijkt eerder opgericht om de schippers weer iets op te leggen dan om de schippers het leven eenvoudiger te maken.*

De beheerders van dit fonds hebben allemaal een functie (gehad) in de organisaties die hiermee akkoord gegaan zijn, zijn nu veelal met pensioen maar doe dit er "nog even bij". Wij zijn erg benieuwd naar de wijze waarop er met "ons" geld omgegaan wordt.

FOLLOW THE MONEY!!

Hardheidsclausule

Voortgang Werkgroep Hardheidsclausule

Zoals in een eerdere nieuwbrief bericht heeft de ASV plaatsgenomen in de werkgroep hardheidsclausule. We merken dat Minister van Nieuwenhuizen zich inzet om de diversiteit van de vloot te behouden. Zo vraagt de Minister clementie voor de kleinere schepen die niet aan de CCR/CESNI-eisen kunnen voldoen. Helaas heeft de voorzitter van de Europese commissie er geen oren naar. Maar waarom zou zij? Haar land kan rekenen op bakken subsidie vanuit Europa om mooie nieuwe schepen te laten bouwen, dus noemt zij oudere schepen vervuilende schepen, waar we niet op zitten te wachten.

Hoe vaak hebben we dit soort teksten al gehoord?
Maar de Minister geeft niet op want bij diverse gelegenheden blijft ze hier aandacht voor vragen en geeft het belang van de complete binnenvaartvloot aan.

Vanaf 2020 worden de geluidseisen voor sommige schepen weer een extra struikelblok. Ja, er is veel versoepeld, maar binnen de stuurhut is het halen van een maximale 70 Db voor sommige schepen zo goed als onmogelijk. En wat doe je dan? Daar is geen versoepeling in te vinden. Volgens rapporten zou wat dat betreft er niet veel problemen zijn, maar dan merken wij weer op dat er ook niet gemeten is bij schepen met hun stuurhut boven de machinekamer, zoals bij veel spitsen, Kempenaars en kleinere (sleep)boten en schepen het geval is.
Dan blijft alleen de hardheidsclausule als uitweg over. De hardheidsclausule die volgens experts en schippers feitelijk onwerkbaar is. En dat dat zo is willen wij helpen aan te tonen, binnen de werkgroep, omdat de Minister dat van ons gevraagd heeft.

De werkgroep heeft (na veel te lange tijd) eindelijk een brief opgesteld om de schippers op te roepen de hardheidsclausule aan te vragen, vergezeld van een schema over hoe het werkt (zie de nieuwsbrief van december 2019).

Nadat geen van de andere organisaties (CBRB, BLN-Schuttevaer) een aanvraag voor een hardheidsclausule had ingediend waar de werkgroep mee aan de slag zou kunnen heeft de ASV het geluk gehad dat zij benaderd is door een schipper die niets anders rest dan via de hardheidsclausule een certificaat te verkrijgen.

De ASV heeft deze casus dan ook onmiddellijk ingebracht in de werkgroep hardheidsclausule.

Betreffende de ingebrachte Casus hardheidsclausule: een uitleg
Naar aanleiding van de oproep van de gezamenlijke binnenvaartorganisaties ondersteund door het Ministerie IenW heeft de ASV een aanvraag om gebruik te maken van de hardheidsclausule ontvangen.

Betreft:	Aanvraag Hardheidsclausule
Specifiek:	Geluidseisen stuurhut
Bijlagen:	2 foto's van het object
	Aanvraag hardheidsclausule
	Voorbereiding aanvraag ontheffing
	3 inspectierapporten

Om kort te gaan betreft het een sleepboot waar, toen de schippers het kochten, nog geen certificaat op zat. Zij hebben er alles aan gedaan om de sleepboot onder certificaat te brengen (zie de uitleg hieronder). Dat blijkt te struikelen op de geluidseisen die gelden voor de stuurhut, waarbij ook na allerlei ingrepen niets is verbeterd.

Dit beroep op de hardheidsclausule zien we als laatste mogelijkheid voor dit object omdat een eerdere aanvraag voor ontheffing betreffende het niet kunnen voldoen aan de geluidseisen in de stuurhut afgewezen is, ondanks dat men de volgende zaken aangedragen heeft:

1. Na aankoop van de sleep/duwboot hebben de schippers vele aanpassingen moeten verrichten om aan de gestelde EU-normen c.q. richtlijnen te voldoen.
2. Direct verband houdend met het bovenstaande zijn ook de hoge kosten die de aanpassingen/investeringen met zich mee hebben gebracht. In feite zou het erop neerkomen, dat deze weggegooid geld zijn voor slechts 8 dB normoverschrijding.
3. In de praktijk wordt zelden of heel kort het maximale toerental gebruikt waarbij gemeten aantal dB is geconstateerd.
4. Werkzaamheden met betreffend vaartuig komen in de praktijk altijd neer op korte afstanden varen/slepen/duwen. Daarbij punt 3 in aanmerking nemend, **zal de maximale toegestane geluidsbelasting van 70 dB niet of zelden overschreden worden.**

De ASV wil de nadruk leggen op het feit dat in diverse rapporten (TNO) de geluidseisen in de stuurhut niet als problematisch beschouwd werd omdat men alleen gemeten heeft bij schepen waarbij de stuurhut NIET boven de machinekamer is gesitueerd. In dit geval ontkomt men er qua ruimte niet aan om vlak bij de motor de stuurhut te hebben (zie ook foto). Dat geldt overigens ook voor meerdere Spitsen en Kempenaars waarbij we de problemen naar verwachting nog tegen zullen komen.
Een uitweg van dagvaart of iets dergelijks is hierbij dus niet mogelijk, de sleepboot vaart alleen in dagvaart maar dat doet niets af aan de eisen.

- Gezien alle moeite die de eigenaars hebben gedaan en het tijdspad wat er bewandeld is waarbij ons opvalt hoe ontzettend lang het duurt voor diverse instanties hun deel van het verhaal uitvoeren (NBKB en ILT).
- Gezien het feit dat het tijdelijke certificaat op zeer korte termijn verloopt
- Gezien het feit dat het de eigenaars niet te verwijten valt dat men nu pas weet dat alleen nog een toegestane hardheidsclausule een uitweg kan bieden
- Gezien de grote gevolgen van het ontbreken van een certificaat voor de uitoefening van hun beroep en verkrijgen van inkomsten
- Gezien de grote gevolgen van het ontbreken van een certificaat voor het kunnen afsluiten van een verzekering

Heeft de ASV krachtig aangedrongen bij ILT om er zorg voor te dragen dat er tijdig een tijdelijk certificaat geregeld is

Dat tijdelijke certificaat is gekomen maar tegelijkertijd heeft de schipper een afwijzing ontvangen voor zowel de ontheffing als de hardheidsclausule. Omdat er geen bestaand certificaat was zou dit onder nieuwbouwregels vallen en daar zou dan de hardheidsclausule niet op van toepassing zijn.

Het Ministerie heeft de ASV medegedeeld dat men van mening is dat deze casus zich niet leent voor behandeling in de werkgroep hardheidsclausule. De argumenten daarvoor zijn: *Het gaat hier om een sleepboot uit 1964, waarvan geen eerdere certificaten bekend zijn (niet bij de eigenaar en niet bij ILT). Een schip dat voor het eerst gecertificeerd wordt, is volgens de wet een nieuw schip en kan daarom geen beroep doen op overgangs-*

bepalingen. Aangezien toepassing van de hardheidsclausule is gekoppeld aan overgangsbepalingen (bepalingen die op enig moment van toepassing worden op bestaande schepen), kan de hardheidsclausule niet worden toegepast in dit specifieke geval.

Reactie ASV:
De vraag of de hardheidsclausule wel of niet van toepassing is op (kort gezegd) schepen zonder certificaat. Dit thema roept een paar algemene vragen op, die we graag aan het ministerie ter beantwoording voorleggen. Beantwoording zal wat ons betreft kunnen bijdragen aan het vervullen van de hiervoor vermelde doelstellingen.

1. De term 'hardheidsclausule' komt als zodanig niet voor in het ROSR en de RL 2016/1629, en overigens evenmin in de ES-TRIN. Artikel 26 RL 2016/1629 respectievelijk artikel 2.20 van het ROSR spreekt van 'ontheffing' respectievelijk 'afwijking'. Wat verstaat het Ministerie onder het begrip 'hardheidsclausule'? In welke wetsartikelen is de clausule neergelegd? Deze vraag zou kunnen worden beschouwd als open deur, maar beantwoording is relevant om zeker te weten dat we over hetzelfde praten. In de praktijk blijken immers diverse begrippen te circuleren: ontheffing, vrijwaring, afwijking, hardheidsclausule, uitzondering, etc. Graag een toelichting.
2. U stelt dat toepassing van de 'hardheidsclausule' gekoppeld is aan overgangsbepalingen en alleen schepen waarop die overgangsbepalingen toepasselijk zijn, een beroep kunnen doen op de 'hardheidsclausule'. Schepen waarop de overgangsbepalingen niet toepasselijk zijn, vallen buiten de reikwijdte van de 'hardheidsclausule'. Het is goed denkbaar dat u daarin gelijk hebt. Maar wij lezen dat niet met zoveel woorden terug in de tekst van, bijvoorbeeld, artikel 26 RL 2016/1629 respectievelijk artikel 2.20 van het ROSR.
   a. Waarop baseert u uw standpunt? Uit welke wetsartikelen en/of toelichtingen blijkt dat concreet? We zouden dat graag toegelicht zien.
   b. Op welke overgangsbepalingen heeft u overigens het oog?
3. Tot slot: welke betekenis geeft u aan alinea 19 van de considerans van RL 2016/1629, die luidt: Er moet een overgangsregeling worden *toegepast op in gebruik zijnde vaartuigen waarvoor nog geen Uniebinnenvaartcertificaat is afgegeven die krachtens de bij deze richtlijn vastgestelde herziene technische voorschriften aan een eerste technische inspectie worden onderworpen?* Wat wordt volgens het ministerie bedoeld met 'overgangsregeling'?

We vernemen van het ministerie graag reactie op deze vragen. Indien mogelijk zou spoedige beantwoording op prijs worden gesteld, zodat voortgang in het dossier kan worden behouden.

Doel werkgroep hardheidsclausule

Ook wat het doel van de werkgroep betreft blijven wij het oneens met de uitleg van het Ministerie hieromtrent. En aangezien het Ministerie ook in het antwoord wat betreft deze casus het doel (zoals het ministerie het uitlegt) omschrijft, hebben wij de noodzaak gevoeld daar weer op te reageren

Doel werkgroep hardheidsclausule volgens het ministerie IenW:

Verduidelijking procedure en inzicht krijgen of, en zo ja welke, technische eisen in de uitvoering problemen geven

Volgens het Ministerie IenW is de werkgroep hardheidsclausule afgelopen zomer opgericht met een tweeledig doel, namelijk:

1. verduidelijking van de procedure;
2. inzicht krijgen of, en zo ja welke, technische eisen in de uitvoering problemen geven.

Ministerie IenW:
"Voor wat betreft het eerste punt is gewerkt aan verduidelijking van het aanvraagformulier van ILT. Het aanvraagformulier is inmiddels aangepast en gepubliceerd op de website van ILT.

Voor het tweede punt is de oproep gedaan om gezamenlijk de onderbouwing van een concrete casus voor een aanvraag van een hardheidsclausule uit te werken, voor een schip dat na afloop van overgangsbepalingen alleen tegen onevenredig hoge kosten aan de technische regelgeving kan voldoen of waarvoor het voldoen technisch moeilijk haalbaar is. Bij meerdere casussen op hetzelfde gebied ontstaan er namelijk argumenten om op internationaal niveau te pleiten voor herziening van de regel. Daarbij is destijds ook opgemerkt dat - om de slagingskans van een aanvraag op internationaal niveau te verhogen - het waarschijnlijk het beste is om te starten met overgangsbepalingen waarvoor internationaal niet al een aanpassing is gerealiseerd in de regelgeving…"

Doel werkgroep hardheidsclausule volgens de ASV: een fatsoenlijke en goed werkende hardheidsclausule
De ASV schreef als reactie hierop aan het Ministerie:
"De werkgroep werd in het leven geroepen in reactie op het pleidooi van de ASV richting de Minister om alles in het werk te stellen voor een fatsoenlijke en goed werkende hardheidsclausule. De Minister heeft beloofd te lobbyen voor behoud van de kleine-binnenvaartvloot en de ASV heeft vervolgens toegezegd mee te werken aan een werkgroep, die tot doel heeft (i) de werking van de huidige hardheidsclausule te onderzoeken en, waar mogelijk, (ii) deze te verbeteren. Verduidelijking van de procedure of inzicht verkrijgen in de meest problematische technische eisen zijn – hoewel op zichzelf relevante aspecten – wat de ASV betreft concrete uitwerkingen/resultaten van deze bredere doelstelling."

Wordt vervolgd….

Beurs Gorkum

Maritime Industry geeft een blik in de toekomst

Het nieuwe jaar is aangebroken. Een moment van terugkijken, maar ook een moment om vooruit te kijken. Dit jaar staat Maritime Industry op de agenda op 12, 13 en 14 mei. Een editie waarin alles draait om het sleutelwoord ‘toekomst’ voor bezoekers en exposanten.

De toekomst van de binnenvaart staat centraal tijdens Maritime Industry 2020. Niet alleen de begane grond ademt de toekomst. Wij presenteren namelijk met trots dit jaar de geheel vernieuwde beursvloer Next Level. Op Next Level vindt u alles over de toekomst van de binnenvaart met exposanten op het gebied van autonoom varen, alternatieve brandstoffen, elektrisch varen en innovaties binnen de maritieme sector.

Ook vindt u hier het kennistheater wat bomvol inspiratie staat. Geniet op Next Level van een uitzonderlijke horecaervaring dankzij een foodcourt waar de lekkerste hapjes te verkrijgen zijn. Via twee roltrappen en drie vaste trappen kunnen bezoekers tijdens de editie van Maritime Industry op 12,13 en 14 mei 2020 de beursvloer Next Level bereiken.

De komende editie van de beurs wordt ook een nieuwe technologie geïntroduceerd die het bezoekers en exposanten nog makkelijker maakt. Maritime Industry maakt dit jaar voor het eerst gebruik van een innovatie: een systeem dat bezoekers en exposanten helpt gegevens uit te wisselen.

Wie kent het niet, het gedoe met pennen en papiertjes en dan thuiskomen met onleesbare of foutieve informatie. Of stapels folders die uiteindelijk ongelezen in de prullenbak verdwijnen. Dit behoort tot het verleden, want de SmartBadge onthoudt het allemaal voor u.

Het systeem is gebaseerd op het elektronisch uitwisselen van gegevens. Bij het afronden van een registratie voor een bezoek aan de beurs ontvangen bezoekers en exposanten een e-ticket met barcode die ze bij de beurs kunt inwisselen voor een persoonlijke SmartBadge die gekoppeld is aan de ingevulde gegevens. De badge is als het ware een digitaal visitekaartje.

Deze badge kan gebruikt worden om bij een checkpunt in een stand van een exposant alle informatie van die beursdeelnemer op te halen. Hou de badge voor de badgelezer, wacht tot een groen lampje gaat branden en automatisch krijgt u een e-mail met informatie van de exposant. Een kind kan de was doen!

Met de SmartBadge kunt u verder meedoen met acties, inschrijven voor nieuwsbrieven, informatie over nieuwe innovaties vergaren en nog veel meer.

Zo geeft Maritime Industry 2020 een blik in de toekomst van de binnenvaart!

Neem voor meer informatie een kijkje op de website www.maritime-industry.nl
of neem contact op met Daisy Busker via +31 183 680 651.

Ligplaatsen

Geen overnachtingsplek meer boven de sluis van Klein Ternaaien

De ASV heeft het volgende bericht ontvangen:
Vanaf de brug Lanaye tot sluis Haccourt mag je niet meer aanmeren zonder vergunning van port autonome Liège. Volgens de sluismeester krijg je een bekeuring, ook als je alleen maar overnacht, van ca 100 euro. Dit geldt ook voor de haven van Lixhe.
De verbodsborden staan tot tegenover de cementfabriek, waar een bak gezonken is.

Voorbij de containerplaats van Hermalle staat aan bakboord bij de brug een kantoortje van port autonome de Liège om een vergunning te vragen, helaas zit er nooit iemand. Dat is een nieuw gebouwtje. Het houdt dus in dat je boven de sluis van klein Ternaaien over een afstand van bijna 4 km niet mag overnachten!!!!

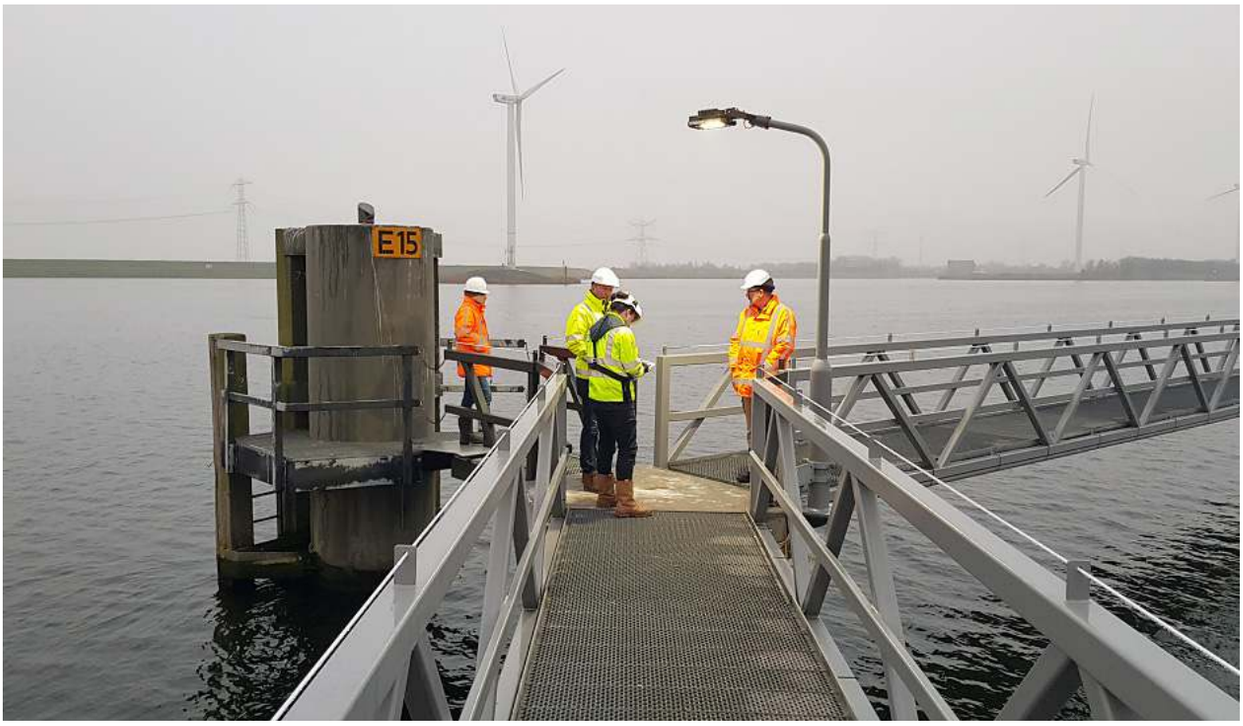
Diegene die dit door heeft gestuurd heeft dit nummer gebeld: 003242329797.
Hij werd naar de politie doorverwezen: 0032496230475, die bevestigde dat er geen schepen meer mogen liggen op 2.600 m.
Er is iedere avond controle tussen 20.00 tot 24.00 uur. Er zijn geen uitzonderingen: je krijgt een proces verbaal als je daar ligt. De reden zou zijn dat er te veel zwerfafval ligt en dat er veel inbraken op de schepen zouden plaatsvinden, aldus de politie.

Loopsteiger ten Noorden van de Kreekraksluis in ere hersteld

Rijkswaterstaat heeft vier maanden gewerkt aan de E-steiger bij de Kreekraksluizen. Aannemer De Klerk heeft de 800 meter lange loopsteiger woensdag 22 januari 2020 opgeleverd.

Wat is er gedaan
De ijzeren steunpalen en oplegpunten waarop de loopbrug rust zijn geconserveerd en gereviseerd.
Er liggen nieuwe loopbrugdelen en de steiger is voorzien van nieuwe leuningen. De schippers kunnen de wal bereiken door een gerealiseerde oeververbinding.

De loopsteiger is voorzien van energiezuinige LED-verlichting en de omroepinstallatie is geactiveerd.
De kegelligplaats waar vaartuigen met gevaarlijke stoffen aan kunnen meren, is definitief gerealiseerd aan de noordelijke opgang.
Een overzicht van overige Zeeuwse projecten is te vinden op de website van Bereikbaar Zeeland.



Ligplaats nemen Terneuzen

Voorheen moest men zich melden op kanaal 13 voor een ligplaats bij de RWS 88.

Sinds 1 januari is de RWS 88 buitenspel gezet voor de ligplaatsen. Dit zou nu door North Sea Port gedaan worden op kanaal 7. Echter, dit lijkt op nogal wat problemen te stuiten. Wij horen dat, volgens hen, zij alleen over het Vlaamse deel mogen beslissen en niet over het Nederlandse deel, dus verwijst men de schippers door naar kanaal 11; havendienst Terneuzen.

Wij horen geluiden opgaan dat het personeel inmiddels zo geïrriteerd zou zijn, dat iedereen maar overal mag liggen en niemand verder van iets weet. Wat zijn uw ervaringen?

Ligplaatsbeleid Zaandam

Zaandam ligplaatsenbeleid benadeelt (kleinere) binnenvaart
Al enige tijd geleden heeft de ASV geprotesteerd tegen het terugbrengen van de maximale ligduur van een binnenvaartschip in Zaandam van 2 maanden naar 2 weken. Daar wil ik ten eerste nogmaals de aandacht voor vragen: op schepen wonen gezinnen die vergelijkbare behoeftes en wensen hebben als gezinnen “aan de wal”.

Geen plek meer voor kleinere schepen
Naar aanleiding van een gepland overleg met Zaanstad gaf de ASV aan het agendapunt “ligplaats kleinere schepen” in te brengen: dat betekent dat we willen dat schepen kleiner dan 40 meter ook in de haven kunnen liggen: De beloofde extra paal die daarvoor nodig is blijft maar op de to-do-lijst staan en dat doet het al een tijdje. Nu blijkt dat er (ook al is de haven leeg!) helemaal geen plek meer is voor spitsen en kleiner, behalve dan een -heel erg tijdelijke- mogelijkheid op plek van reserveringsplaatsen voor passagiersvaart. Daar kan men alleen liggen als men het geluk heeft dat er geen passagiersvaart gepland staat (te regelen met Amsterdam). Wij vinden dat onbestaanbaar. Schippers betalen havengeld en zelfs (kleinere) schepen die schrijven van Zaandam (dus hun woonplaats hebben in Zaandam) en in een geheel lege haven arriveren kunnen, als men in deze stad de feestdagen wil doorbrengen, beginnen (nadat Zaanstad havendienst een hele dag onbereikbaar is geweest) met ruzie omdat dat ligplaatsnemen in feite geweigerd wordt.

Zaanstad reageert op voorhand per mail op ons agendapunt met betrekking tot de vraag om eindelijk de mogelijkheid te realiseren voor kleinere schepen om ligplaats te nemen. Men stelt dat het aanpassen van de steiger (slaan van een extra paal) is aangegeven aan afd. Beheer en Realisatie waar men ook van afhankelijk zou zijn. Onlangs heeft de havendienst dit weer bij hen onder de aandacht gebracht en dat is het enige wat H&V op dit moment hiervoor kan doen.

Daarop stelt de ASV dat dat niet voldoende is. Zoals de havendienst zegt dit “iedere keer weer onder de aandacht te brengen” doen wij dat ook bij de kanalen die daarvoor geëigend zijn: dit overleg dus. Bovendien blijft de ASV niet afwachten of er wel of niet iets gebeurt, maar stellen dat ook via andere kanalen aan de orde (dat is inmiddels gebeurd, het zal in het afgesproken gesprek met de gedeputeerde van Provincie Noord-Holland aan de orde komen).

Volgens de havendienst Zaanstad zal wat betreft het ligplaats nemen aan een te reserveren riviercruisesteiger men altijd proberen een passende oplossing te bedenken. Maar m/s Franto heeft de dag van aankomst diverse malen geprobeerd te bellen, toen men op weg was van Gorkum naar Zaandam om te vragen of en waar men ligplaats kon nemen. De havendienst was echter onbereikbaar. Na een dag varen komt de Franto aan en heeft direct die volgende ochtend weer gebeld met de vraag waar het schip ligplaats kon nemen.

Het antwoord was dat het onmogelijk was, omdat de kade (leeg) bestemd is voor passagiersvaart, dat daar eventueel tijdelijk ligplaats nemen met Amsterdam geregeld moet worden en men in twee uur tijd moet vertrekken als passagiersvaart zich meldt. Ergo; Je kunt er wel liggen maar nergens naar toe. En dat met de feestdagen!
Hiermee is aangetoond hoe er met de binnenvaart (specifiek de kleinere binnenvaart) wordt omgegaan door de haven van Zaandam (die kan/mag er dus niet zijn, wel havengeld betalen natuurlijk).
Erger wordt het nog als Zaanstad zich in een mail naar de Franto toe afvraagt of een dergelijke te reserveren kade/steiger dan wel geschikt zou zijn om ligplaats aan te nemen.

Daarop heeft de ASV gereageerd met de opmerking dat de ASV niet degene is die heeft bedacht dat de hele kade (die overigens al die tijd onbezet is gebleven voor passagiersvaart) alleen nog maar bestemd is voor gereserveerde passagiersvaart. Als men de keuze maakt dit te doen zonder een alternatief, creëert men een probleem. Dat probleem is hierbij zichtbaar gemaakt. Dat moet ook wel, want als wij het niet zichtbaar maken, is er “geen probleem” en als er geen probleem is, dan komt er ook geen oplossing. Kennelijk mogen kleinere schepen er helemaal niet meer zijn. Dat accepteren wij niet.

Kennelijk is havenbedrijf Zaanstad nog heel erg tevreden met zichzelf, omdat men zo “aardig” is dat men landelijk zelfs binnen 1 uur moet opkrassen bij een adhoc reservering van passagiersvaart. Maar dankzij het beleid van Amsterdam is dit maar liefst 2 uur! Maar waar zo’n schip dan heen moet? Dat is kennelijk niet het probleem van Zaandam.

De ASV is bij diverse overleggen geweest, waarbij volgens ons diverse malen gesuggereerd is dat ook schepen kleiner of gelijk aan 40 meter “gewoon” in Zaandam konden liggen.

Nadat de schippers van de Franto, die ook bij het overleg met Zaanstad zullen zijn, dit daarmee op de agenda hebben geplaatst, lezen wij opeens dat Zaanstad “In

overleg met PoA de Prins Hendrikkade II geblokkeerd heeft voor reserveringen tot 2 januari 2020. Op deze manier wil men de binnenvaart tegemoetkomen om tijdens de feestdagen op deze kade langer te kunnen afmeren en ad-hoc reserveringen te voorkomen". Dat is positief natuurlijk, alleen wordt dat pas achteraf medegedeeld, dagen nadat de schippers hebben gezegd: "wij leggen het schip hier gewoon tot na de feestdagen".

Dagen later wordt opeens per mail medegedeeld dat er wel degelijk andere mogelijkheden zouden zijn om ligplaats te nemen: de steiger in de Isaac Baarthaven en kade Noordeinde of Klinkenberg langs de Zaan. Dat is natuurlijk wel vreemd. Want tenslotte heeft de schipper daar nog specifiek naar gevraagd: "zeg maar waar we kunnen liggen"? Toen kreeg de schipper dit antwoord niet, alleen maar dat er havenverordeningen zijn die gehandhaafd dienen te worden. Maar de Isaac Baarthaven betreft privé terrein van diverse bedrijven en de enige plek waar men kan liggen, is een plek waar een schipper niet van boord kan, dus is geen optie. De andere opties zijn niet in Zaandam maar in Wormerveer. Daarbij is het bovendien zo dat men door de sluis moet die erg onbetrouwbaar is geworden wat schutten betreft. Het is een bizarre situatie dat schippers verbannen worden naar een plek ver buiten de stad, terwijl de haven zo goed als leeg is. Daar blijven wij tegen protesteren totdat er een redelijke situatie wordt gecreëerd.

Zaanstad oppert nog dat in verband met het havengeld dat samen met Amsterdam één gebied is geworden, daar ook een mogelijkheid zou hebben gelegen, geheel voorbijgaand aan het feit dat ook de haven van Amsterdam nog maar weinig mogelijkheden heeft en de schippers daar slechts 1 week mogen liggen. De ASV wil ook niet uitwijken, maar aantonen dat er iets mis is in Zaanstad.

Waarbij aangetekend dat wij binnen de provincie en de gemeente erop zullen blijven hameren dat het ook mogelijk moet zijn langduriger ligplaats te nemen (zonder op onze knietjes te hoeven vragen omkleed met uitleg en argumenten).

Achter de Franto aan de kade lagen tijdens de feestdagen een sleepboot en een klein passagiersbootje die ook nergens kunnen/mogen liggen (sleepbootje is nog kleiner, kleine passagiersvaart zegt niet gewenst te zijn).

Dan willen we ook nog noemen dat, hoewel er gewoon havengeld betaald wordt, het onmogelijk is vuilnis af te geven. De vuilcontainer is onbereikbaar en afgesloten. Het is toch erg dat zo'n stad als Zaandam op deze manier met de (kleinere) binnenvaart omgaat.

Ligplaatsbeleid op de agenda

In het AO heeft de Minister uitgesproken dat zij echt iets wil doen aan het ligplaatsenbeleid en dat ze wacht op voorstellen hieromtrent vanuit de binnenvaart.

Welke specifieke voorstellen kunnen we de Minister doen?

Een eerste idee:

- RWS zou verspreid over het land op minstens 10 plekken ervoor zorg moeten dragen dat schepen daar voor langere tijd kunnen afmeren zonder daarvoor toestemming te hoeven vragen. Langere tijd is: minimaal 2 maanden, met een uitloop naar 6 maanden. Daarbij dienen alle voorzieningen aanwezig zijn (autoafzetplaats, goede afloopmogelijkheden, walstroom, afvalvoorziening, drinkwater). RWS kan dit eventueel doen in samenspraak met provincies.
- De Minister zou met alle steden die zeehavens hebben (Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen) in gesprek moeten gaan om af te spreken dat deze steden VOLDOENDE ligplaats dienen te bieden aan binnenvaartschepen, waarbij alle voorzieningen aanwezig zijn (autoafzetplaats, goede afloopmogelijkheden, walstroom, afvalvoorziening, drinkwater) waar schepen in ieder geval een maand ligplaats mogen nemen.
- Knelpunten dienen geïnventariseerd te worden wat betreft overnachtingsligplaatsen waar een tekort aan is. We denken aan: GRAAG REACTIES!
- Bij sluizen en bruggen waar schepen voor komen te liggen bij sluiting van die bruggen en/of sluizen dienen de ligplaatsen zodanig te zijn, dat schippers aan de wal kunnen (en de hulpdiensten aan boord kunnen komen).
- Bedrijven moet verboden worden om schepen op te sluiten achter hekken; dat betekent dat er altijd een uitweg moet zijn naar buiten en de hulpdiensten naar binnen moeten kunnen (via code, sleutel of anderszins).

Reacties vanuit de denktank en op facebook:

1. Is het een raar idee om aan de Minister een overkoepelend systeem ligplaatsen beheer te vragen, dus een organisatie die landelijk zorg draagt voor een goede landelijke dekking?
   - dus alles inventariseren wat er aan ligplaatsen is, landelijk voor de beroepsvaart.
   - wat er opgeknapt moet worden, urgent en minder urgent (kunnen we dus bij helpen)
   - waar te korten zijn (kunnen we ze ook aan helpen)
   - en waar iets dreigt weg te gaan?

En dat deze organisatie dan dus gaat praten over de alternatieven als RWS zelf of gemeentes iets op willen doeken en alleen akkoord zal gaan als er een goed alternatief is? En dat is in geval Maashaven dus niet een haven op de 2e Maasvlakte. Dat is geen eerlijk alternatief vanwege het grote verschil van locatie! En dat de hoeveelheid ligplaatsen die weggehaald worden, ergens anders terug moeten komen in een goed alternatief.

2. (Slaap)-palen achter de groene tonnen op de Amer of meer palen in het gat van de Vissen.
   ~ Tussen Keizersveer en Lith b.v. in Heusden.
   ~ Het oude zandgat nabij de A2 boven sluis Engelen.
   ~ Sluis Grave meer palen.
   ~ Bij Lobith.
   ~ Zutphen
   ~ Deventer

Extra ligplaatsen.....Fonejacht, tussen Lith en Moerdijk, Gelderse IJssel, Terneuzen. En vooral stoppen met 3 keer 24u beleid overal. Dat is het verplaatsen van het probleem in die regio.

3. Een paar ligplaatsen tussen Moerdijk en Lith lijkt me wel wat, inclusief auto afzetplaats.
4. Is het niet mogelijk om voor alle

afmetingen passende afmeervoorzieningen te maken? Regelmatig is het zo dat palen of zo kort op elkaar staan of zo ver uit elkaar staan, dat je eigenlijk overdreven veel ruimte nodig hebt om touwen weg te zetten. Bijvoorbeeld 15 meter voortouw waardoor er gelijk minder lig lengte voor een collega over blijft.

5. De 3x24 uurs regel verruimen.

6. En wat anderen ook zeggen: ligplaats met degelijke afloop mogelijkheden en autosteiger.

7. En bij voorkeur ligplaatsen dichter bij de bewoonde wereld.

8. Bij de ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen beter overleg met de gebruikers ervan. Wij, de schippers, dus. Vaak zat is het zo, dat je niet fatsoenlijk aan of van boord kan of touwen langs scherpe randen schuren. Zoals de palen die in het stuwgat beneden sluis Sambeek staan. Goede oplossing, maar je kan niet van boord. Ditzelfde geldt voor de palen in de haven van Heijen.

9. Bij Eefde mag je gedurende het weekend van vrijdag tot maandagmorgen 10.00 uur liggen (ik heb nu even niet het tijdstip van vrijdag voorhanden), maar waarom mag je door de week maar 1x24 uur liggen? Soms heb je doordeweeks wat meer tijd nodig en kun je in het weekend doorvaren. Geef de sluismeesters wat handelingsbevoegdheid. Als er een redelijke verklaring is, gaan de andere schippers toch niet lopen zeuren? De volgende keer heeft een ander even wat ruimte nodig. Datzelfde voor de overnachtingshavens…. Als we ons houden aan de 3x24 uur komen we te vroeg voor onze sociale activiteiten of te laat voor een ligplaats waar je daadwerkelijk 3x24 uur kan blijven liggen (buurman wil er altijd tussen uit als het jou/u niet uitkomt).

10. Geef de medewerkers van RWS wat meer ruimte. Nu is alles dichtgetimmerd met regeltjes, waardoor wij geen normaal leven meer hebben.

11. Verder zou ik graag een regelgeving zien waarin staat dat iedere ligplaats verplicht een afloop heeft. Nog afgezien van het feit dat we graag even van boord willen, onze hond uit willen laten.... Als er een calamiteit is aan boord, kunnen we er niet af! RWS-boten, WP-boten, brandweervoertuig, waar zijn ze nog 24-uur inzetbaar? Dat vind ik het meest kwalijk in de binnenvaart. Een ambulance moet binnen (ik dacht) 15 minuten aanwezig zijn, maar in de binnenvaart gelden blijkbaar andere regels.

12. Daarbij overal de lig termijn verruimen.

13. Een paar ligplaatsen tussen Moerdijk en Lith lijkt me wel wat, inclusief auto afzetplaats

14. Eigenlijk moeten we ook wat aan de oorzaak doen van deze problemen. Dat hele gedoe betreffende ligplaatsen en de manier waarop ze gemaakt worden, speelt al jaren natuurlijk. Bij RWS en ook bij gemeenten zijn geen mensen meer uit de praktijk, die hierover kunnen beslissen. Als er ligplaatsen gemaakt worden bij de Gaarkeuken door een paar oude bomen uit te zoeken, takken eraf en dan denkt men dat dit een veilige afmeerplaats wordt, dan klopt er toch echt iets niet. Zolang men vindt dat er ligplaatsen zonder verbinding naar de wal (zelfs voor kegelschepen) veilig is, gaat er duidelijk iets fout. De palen binnen Macharen zelfde verhaal, de ligplaats in Schokkerhaven zelfde verhaal. Lelyststad, Lemmer, nieuwe steigers Schellingwoude. En zo kunnen we er nog meer noemen. Met alle goede bedoelingen en geld ten spijt, het gaat veelvuldig fout. Het kan echt veel beter en het hoeft niet eens altijd meer geld te kosten. Eigenlijk moet er een commissie komen met mensen uit de praktijk die samen met RWS en desbetreffende gemeenten vooraf gaat kijken wat er mogelijk is en waar een ligplaats aan moet voldoen. En dat men daar ook niet omheen kan. Er zijn wat, lang niet complete, richtlijnen, maar zelfs daar is men niet verplicht zich aan te houden. Met name op; aantal ligplaatsen, waar, bereikbaarheid, hoe staan je touwen, hoe kan men aan boord komen met calamiteiten, autoafzetmogelijkheden, verlichting, veiligheid etc. etc.

15. Gaarkeuken ligplaats is niet echt gemakkelijk voor lege schepen aan te meren, daar mis ik ook afloop.

16. En die palen zijn ook aan vervanging toe.

17. Ook graag de startplaats repareren! Je mag daar al meer dan een jaar niet afmeren/wachten i.v.m. wegzakken van de muur...

18. En als er palen worden gezet, gaarne zo dat er ook mogelijkheden zijn om een 38 meter gewoon af te meren.

19. Extra ligplaatsen.....Fonejacht, tussen Lith en Moerdijk, Gelderse IJssel, Terneuzen. En halverwege de Lek. En vooral stoppen met 3 keer 24u beleid overal. Dat is het verplaatsen van het probleem in die regio. Dat we niet 3 weken vakantie mogen houden in Lobith, kunnen de meesten wel begrijpen. Maar dat op een steigertje achter een dammetje bij b.v. de Nijkerkersluis ook een beperking is van 3 keer 24 uur, daar hebben weinig mensen onder ons begrip voor denk ik. Maar hier beslist iemand over die geen binding met de praktijk heeft. Er is gewoon een chronisch te kort aan mensen (bij dit soort organisaties als RWS) met een binnenvaartachtergrond. Anders zou dit niet gebeuren.

20. Lelystad en Amsterdam buiten en binnen Oranje sluizen en Lemmer buiten wat extra ligplaatsen met afloop zou ook fijn zijn.

21. Rekening houden met kleine schepen 38m. Dus palen 30 à 35 m uit elkaar, walstroom (niet verplicht stellen, maar wel mogelijk maken), in het kader van kleine schepen om de paal een loopbrug. Dit is heel overbodig als je met een groot schip daar ligt, maar we krijgen wel vaak commentaar dat je niet aansluit en zo een aantal plekken wegneemt. Maar ja, er moeten ook weleens boodschappen worden gedaan.

22. Een mogelijkheid ontheffing aan te vragen voor verlenging van maximale ligduur. Bijvoorbeeld bij ziekte, overlijden, geboorte. Het is best vervelend om na 4 dagen weggestuurd te worden, terwijl je op een bevalling aan het wachten bent.

23. En bewoners in de omgeving niet zo gruwelijk veel inspraak laten hebben. Besluiten nemen aan de hand van hun geklaag zonder daarbij de schippers te informeren, is niet de juiste weg. Op de meeste plaatsen was het water er voordat de bewoner er was.

24. Het ook mogelijk maken om met spudpalen langszij andere schepen af te meren. Ik bedoel hiermee dat je dan als 110er ook bij een lege kempenaar langszij kan (en eraf). Nu mag dat op veel plekken niet.

25. Ligplaatsen in Lelystad/Houtribsluis beginnen -in het weekend- ernstige vormen aan te nemen tot 7 breed aan toe. Ook hier zou uitbreiding mogen....

Conclusie:

De schippers hebben veel constructieve voorstellen en ideeën hoe het beter kan. We zullen dit op de ASV-voorjaarsvergadering met de leden bespreken en met een voorstel komen naar de Minister.

Van onze leden

Marten Goes again: klimmen tegen MS

Varen, varen. Maar varen is (slechts?) een deel van ons leven. Af en toe willen we in de nieuwsbrief en op de facebookpagina ruimte bieden aan (andere) belangrijke zaken die onze leden raken. Zoals deze oproep van Marten Kombrink: klimmen tegen MS.

Marten Goes Again
U zult wel denken “wat Again”?

Jawel, Klimmen tegen MS.

Ik ben Marten Kombrink en vaar al 7 jaar op het motorvrachtschip Tolé.
Op de dennenboom heb ik de link “http://www.klimmentegenMS.nl” www.klimmentegenMS.nl staan.

Toen ik 13 werd, kreeg mijn vader de diagnose MS. Dit heeft een stevige impact gehad op het gezin en de rest van de familie en vrienden.
We hebben hierbij ook veel steun gehad van die vrienden en familie, maar mijn vader had de progressieve variant. Het ging van slechter naar nog rotter. Het is dit jaar 25 jaar geleden dat hij overleden is aan de gevolgen van MS.

Een vriendin van mijn ouders heeft ook MS, maar niet de progressieve variant. Haar zoon is 10 jaar geleden begonnen op de Mont Ventoux met het evenement Klimmen tegen MS. Dit evenement is ondertussen uitgegroeid tot iets groots.

Dit jaar wordt het voor mij de 5e keer dat ik meedoe.
Het evenement vindt plaats op 1 juni 2020, 2e Pinksterdag.

Het is elke keer weer een ervaring om de reus van de Provence te beklimmen, maar ook de mensen die je daar ontmoet. MS patiënten die hun grenzen trachten te verleggen of die hun grenzen tegen komen. Of vrienden en familieleden van MS patiënten. Vaak zijn dit ontroerende verhalen waarbij ik me dan gezegend voel dat ik gezond ben en deels fluitend de berg op wandel.

Eenmaal boven op die berg aangekomen ben ik prettig moe, is mijn bovenkamer opgeruimd en tel ik mijn zegeningen (dat ik gezond ben enz).

U, jullie kunnen mij sponseren via onderstaande link: “https://tinyurl.com/re7gm3l”

Met vriendelijke groet,
Marten Kombrink.

Nautisch Techisch

Beter bediend: samenwerking met Rijkswaterstaat

Vanaf vrijdag 15 november 2019 heeft Rijkswaterstaat de bediening op een aantal vaarwegen in Brabant verruimd. Met deze service wil Rijkswaterstaat de scheepvaart nog beter van dienst zijn en zo het goederenvervoer en recreatieverkeer op alle Brabantse kanalen zoveel mogelijk een vlotte doorgang geven.

Al jarenlang wordt de scheepvaart op de hoofdvaarwegen 24 uur per dag bediend. Tot de Brabantse hoofdvaarwegen horen de Maasroute, de Zuid-Willemsvaart van Empel tot Veghel en het Wilhelminakanaal van Oosterhout tot Tilburg. De overige vaarwegen gaan nu ook profiteren van verruimde bedientijden. Met deze service, die voortkomt uit het programma Beter Bediend komt er een einde aan de bloktijden op de vaarwegen waar nog geen 24-uurs bediening bestond. Dit betekent dat een schipper vlot en efficiënt kan doorvaren op zijn route en op aanvraag direct bediend zal worden.

Vlot doorvaren
Rijkswaterstaat heeft de laatste tijd veel stappen gezet in het optimaliseren van centrale bediening op afstand. Daardoor is er bij de operators in de bediencentrale ruimte ontstaan om ook de objecten op de overige vaarwegen 24/7 op aanvraag te kunnen bedienen. Hierdoor kan zowel de beroepsvaart als de recreatievaart gaan profiteren van verruimde bedientijden op de Zuid-Willemsvaart van Veghel naar Nederweert en op het Wilhelminakanaal van Beek en Donk tot Tilburg. De bloktijden komen te vervallen op deze routes. In plaats daarvan wordt vanuit de centrale in Tilburg nu op maat gereageerd op de aanvragen van schippers die zich melden zodat zij zoveel mogelijk vlot door kunnen varen. De bediening van de objecten op de hoofdvaarwegen zal nog steeds voorrang krijgen op die van de overige vaarwegen.

Rijkswaterstaat verwacht met dit besluit de kracht van bediening op afstand volledig te benutten en zo te werken aan een nog betere dienstverlening aan de scheepvaart.

Programma Beter Bediend
De verruiming van de bediening op de Brabantse Kanalen maakt onderdeel uit van het door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gelanceerde programma 'Beter Bediend'. Dit programma verbetert de betrouwbaarheid van de reistijden en de uitbreiding van de bediening op vaarwegen waar nu nog niet alle mogelijkheden worden benut. Tot nu toe heeft Rijkswaterstaat samen met BLN Schuttevaer en Evofenedex gewerkt aan een efficiëntere bediening, vlottere en veiligere afhandeling van het scheepvaartverkeer en een actuele en uniforme informatievoorziening. Maar inmiddels zijn er contacten om dit ook samen met de ASV op te pakken. De ASV hecht veel waarde aan input van schippers dus zullen we regelmatig op de ASV Facebooksite vragen om de mening van de experts: de schipper.

Goed Nieuws: Noord-Holland gaat bruggen weer zelf bedienen

Met ingang van november 2020 gaat de provincie de bediening van ruim 50 provinciale bruggen, sluizen en pontjes in Noord-Holland weer zelf uitvoeren.

De vaste brugbedienaren komen in dienst van de provincie. Het contract met de externe partij die sinds 2017 de brugbediening verzorgde, wordt ontbonden.

De ASV ontving van de heer Dessing (FvD) een link naar de site van provincie Noord-Holland waarin te lezen is dat vanaf 1 november 2020 de provincie het management en de planning weer in eigen hand neemt. (waarvoor onze dank!)
De vaste kern van brugbedienaren komt in dienst van de provincie. Als werkgever kan de provincie investeren in opleiding en aansturing om de ontwikkeling naar centrale brugbediening verder vorm te geven.

Tot 31 oktober 2020 zal de provincie nauwer met de huidige uitvoerder samenwerken om de bediening van de provinciale bruggen, sluizen en pontjes in Noord-Holland op een goede en veilige manier te laten verlopen.

Het is een eerste stap op weg naar verbetering, maar wel een belangrijke stap. Dat echter in hetzelfde bericht nog zo vastgehouden wordt aan het bedienen op afstand (als DE oplossing) ondanks alle gevaren en nadelen die daar aan kleven blijft een zorg. Daarover zal de ASV in gesprek gaan met de provincie zoals afgesproken is.

Zo lezen we:

Het is voor zowel beroeps- als recreatievaart én het wegverkeer van belang dat bruggen op de afgesproken tijdstippen op een veilige manier worden bediend. Om dat te garanderen wil de provincie steeds meer bruggen vanaf een centraal punt bedienen. Weg- en vaarweggebruikers hebben daar baat bij, omdat verkeersstromen zo beter op elkaar afgestemd kunnen worden. De ontwikkeling naar centrale bediening verandert het vak van brugbedienaar van specialist op locatie naar verkeersmanager op afstand.

Voor het complete bericht:
https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2019/December_2019/Noord_Holland_gaat_bruggen_weer_zelf_bedienen

Laag water bedreiging marktaandeel binnenvaart

Wat al gesignaleerd werd, was dat op het traject Rotterdam - Duitsland (en verder) de binnenvaart op de Waal en de Rijn te maken kan krijgen met beperkingen in vaardiepte bij laag water door klimaatverandering en bodemerosie. Hierdoor moeten er meer schepen ingezet worden om dezelfde lading te vervoeren. Maar ondertussen verdwijnen de kleinere schepen en dat zijn de schepen die nodig zijn in dit soort gevallen. De binnenvaart kan geen vervoerszekerheid meer bieden en zal nog meer marktaandeel verliezen aan andere modaliteiten.

Op dit moment probeert de ASV middels de werkgroep hardheidsclausule er alles aan te doen om een aanzet te geven om de hardheidsclausule werkbaar te maken, zodat er voor schepen die niet aan de ROSR/CESNI eisen kunnen voldoen in ieder geval nog een kans op voortbestaan is. Dat lijken we alleen te kunnen doen door aan te tonen dat de hardheidsclausule, zoals hij nu is, niet werkbaar is en waarom niet. Maar de tijd dringt; er zijn al zoveel goede schepen verdwenen.

Gelukkig hebben we een Minister die doordrongen is van het belang van de binnenvaart (in al haar facetten) en bovendien inziet dat we ons niet alleen bezig moeten houden met te hoog water maar ook moeten kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat de vaarwegen bevaarbaar blijven.

Zie onder andere https://www.gelderlander.nl/nijmegen/wegzakkende-waal-en-ijssel-dreigen-onbevaarbaar-te-worden~a6335f0d/

De ASV heeft dit probleem ook aangekaart bij de diverse politieke partijen en heeft daar een luisterend oor gevonden. We hopen daarom dit terug te zien in het beleid.

Nieuw marifoonkanaal op de Eems

Nieuw marifoonkanaal op Eems voor snelle en directe communicatie

Vanaf 1 januari 2020 wordt er op de Eems gebruik gemaakt van een nieuw marifoonkanaal, het simplex VTS-kanaal VHF 74. Met de overgang naar dit nieuwe kanaal wordt de communicatie op de Eems gelijkgetrokken met andere VTS-gebieden en is er snellere en directere communicatie mogelijk. Dit draagt bij aan vlot en veilig scheepvaartverkeer op de Eems.

Op de Eems wordt de scheepvaartbegeleiding verzorgd door VTS Ems, een gezamenlijke Duits – Nederlandse verkeerscentrale. De verkeerscentrale zorgt ervoor dat de schepen varend in het gebied tussen de Noordzee, de Eemshaven, de haven van Delfzijl en de haven van Emden veilig en vlot hun bestemming kunnen bereiken.

De communicatie tussen de schepen en de verkeerscentrale Ems loopt tot 1 januari nog via bestaande zogeheten duplex VTS-kanalen. Het nadeel van dit systeem is dat de schepen elkaar onderling niet kunnen verstaan of kunnen oproepen. Alle communicatie moet via de verkeersleider op de verkeerscentrale lopen.

Wens van vaarweggebruikers
Met de overgang naar het nieuwe marifoonkanaal kunnen schepen elkaar wel horen en kunnen schippers elkaar ook oproepen. De manier van communiceren wordt hierdoor gelijkgetrokken met andere VTS-gebieden. Tevens komen Rijkswaterstaat en het Duitse Wasser und Schifffahrtsamt (WSA) hiermee tegemoet aan een wens van vaarweggebruikers in het gebied.

De huidige duplex kanalen 18, 20 en 21 blijven beschikbaar voor loodsen op afstand, plaatselijk beter bekend als “Beratung”. Doordat de huidige kanalen beschikbaar blijven wordt ook een zachte overgang bewerkstelligd. Schepen die de berichtgeving over het nieuwe kanaal gemist hebben, worden op deze bestaande kanalen doorverwezen naar het nieuwe kanaal 74.

Bron: Rijkswaterstaat

Stremmingen Doetinchem

Gemeente Doetinchem heeft aangeven dat er in de week van 8 juni t/m 12 juni 2020 diverse werkzaamheden worden verricht aan de Europaweg en aan de Europabrug.
Hierdoor is het scheepvaartverkeer gestremd, zie onderstaand scheepvaartbericht.

Rijkswaterstaat.2020.00368.0
Oude IJssel; mededeling; stremming
I.v.m. werkzaamheden geldt het volgende:
- Stremming Europabrug, Doetinchem
  · maandag 8 juni 06:00 tot vrijdag 12 juni 2020 17:00
Informatie:
- informatie telefoon 0314 377377. Gem. Doetinchem

(WS Rijn en IJssel, 20-01-2020)

Op NOS teletekst pagina 721 wordt dit bericht vanaf 25-05-2020 als volgt weergegeven:
Oude IJssel
Stremming Europabrug, Doetinchem
8 jun 06:00-12 jun 17:00

Rotterdam

Rotterdam verandert spelregels

Rotterdam verandert spelregels: Geen compassie met zieke schipper

Haven Rotterdam verandert de spelregels zonder overleg: ook bij ziekte en ziekenhuisopname volledig havengeld betalen.

Hoewel de ASV altijd aanwezig is bij het WBR (overleg betreffende de zaken aangaande de Rotterdamse haven) moesten wij van één van onze leden vernemen dat Port of Rotterdam plotseling de regels heeft aangepast (verslechterd), waarbij er geen rekening meer wordt gehouden met het feit dat schippers ziek kunnen worden. Nu wordt de ASV al buiten het "directeurenoverleg" gehouden, maar tegelijkertijd zou er een overleg zijn betreffende een nieuwe systematiek wat het havengeld betreft. Zo horen we ook alarmerende geruchten (en helaas blijken geruchten nu eenmaal heel vaak te kloppen) dat men ook een maximale ligduur van 2 weken wil gaan hanteren voor de Maashaven.

En dat terwijl Rotterdam zegt dat men meer binnenvaart wil. De ASV stelt dat er dan ook goede voorzieningen dienen te zijn voor die binnenvaart, waarbij er rekening gehouden dient te worden met het feit dat er mensen op de schepen wonen.

De ASV zal over bovenstaande contact zoeken met de haven van Rotterdam, maar gaat zich zo langzamerhand wel afvragen waarom wij bij al die overleggen zijn: is dat alleen maar zodat Rotterdam kan zeggen dat men "hierover met de branche heeft overlegd"? Wij vragen ons ook af wat de reactie van onze collegabonden hierop is.

Heeft u nadere informatie hierover, dan vragen wij u dringend dat met ons te delen.

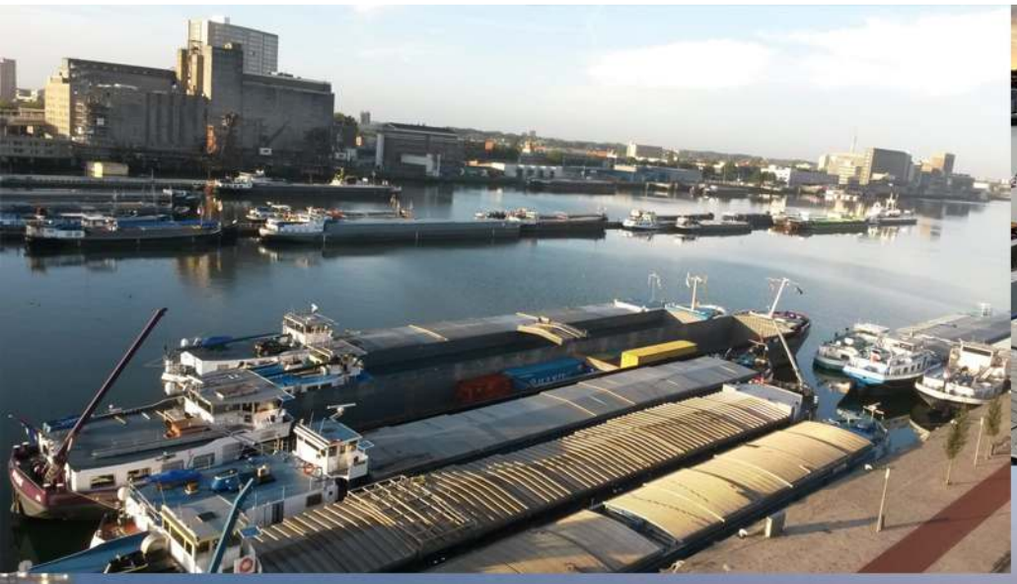
Bestuur en denktank van de ASV

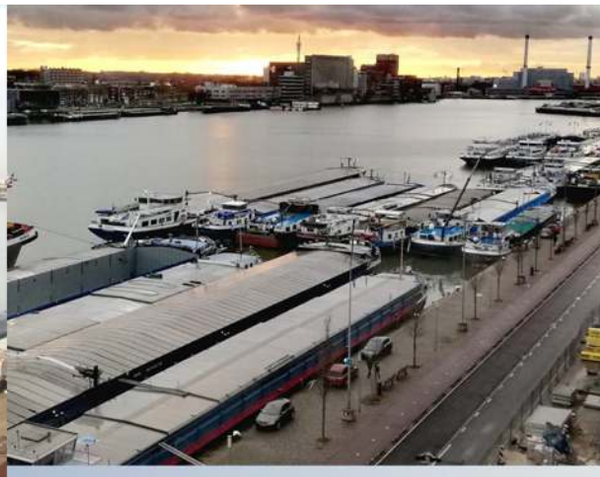
Toch geen maximaal termijn ligplaats nemen van twee weken in de Maashaven

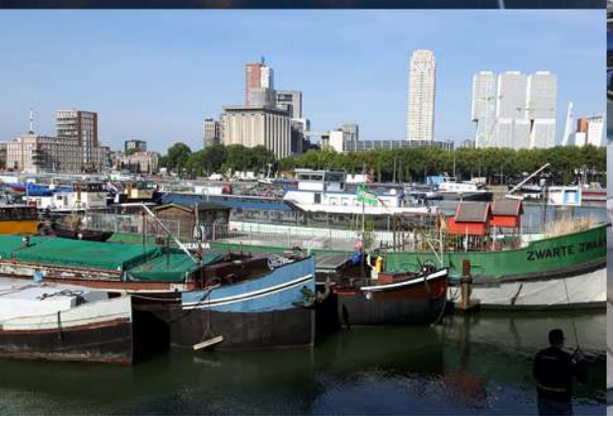
Havenbedrijf Rotterdam benadert ASV: in de Maashaven zal geen maximale termijn (van 2 weken) komen waarin men ligplaats mag nemen.

Eerder spraken wij op de ASV-facebookpagina over geruchten die ons hierover bereikt hadden en gezien de plotselinge aanpassing van het beleid tegenover zieke binnenvaartschippers verbaasde ons het niet als in die geruchten een (kern van) waarheid zou zitten. En dat men in Rotterdam nu ook over zou gaan (in navolging van bijvoorbeeld Amsterdam) tot het instellen van een maximale termijn om ligplaats te nemen. Inmiddels weten wij, helaas, dat wij geruchten serieus moeten nemen, want voor je het weet is het al een genomen beslissing en draai dat dan maar eens terug.

Havenbedrijf Rotterdam leest ook de ASV-facebookpagina en heeft ons wat dit betreft telefonisch laten weten dat er zeker geen termijn wat betreft ligduur in de Maashaven zal worden ingevoerd. Wij gaan ervan uit dat dit klopt, maar zijn dankbaar dat zoveel schippers al hebben gereageerd op dit bericht. Dan is het maar duidelijk hoe de binnenvaart hierin staat. Voor de ASV is dat ook van groot belang. Wij houden u op de hoogte, u ons ook?







Ligplaatsen Maashaven bedreigd

Ondanks het feit dat de binnenvaart nooit op de hoogte is gesteld door de gemeente, waren er veel schippers aanwezig tijdens de bijeenkomst in de Maassilo. En zonder blikken of blozen worden parken voorgesteld die nooit voorgesteld hadden mogen worden, gezien de afspraken met de schippers. Zal het de gemeente lukken bewoners en schippers tegen elkaar uit te spelen? https://www.ad.nl/rotterdam/park-maashaven-is-zeker-niet-iedersdroom~a8ff17ff/

Het ligplaatsenbeleid was een groot onderwerp tijdens het AO Maritiem. Als voorbeeld werd de Maashaven aangehaald, de laatste binnenvaarthaven van Rotterdam waar nog voorzieningen zijn. De Minister noemde het bij naam en wil met gemeentes overleggen over ligplaatsbeleid. Zij vraagt ook inbreng van “de bonden” hierover.

Geen plaats meer in de havens in Rotterdam voor de binnenvaart en hun gezinnen, maar wel plaats voor een cruiseschip voor studenten? Rotterdam havenstad, wat maak je ons nou? https://www.dehavenloods.nl/nieuws/algemeen/880388/rotterdam-krijgt-cruiseschip-vol-studentenwoningen

Vergroening

Ook bij vergroening binnenvaart benadeeld

Ook bij vergroening binnenvaart benadeeld: Geen Level playingfield in de havens.

Voor laad- en loskranen gelden andere (soepelere) normen dan voor de binnenvaartschepen.

Gerberdien en Cor kwamen op een site van Emficon het volgende tegen:

Emissiereductie van de Marcor havenkraan

De norm van DCMR IMO voor de nox-uitstoot is 8,18 gr/kWh. Na een meting aan de uitlaatpijp is gebleken dat de nox-uitstoot 14,44 gr/kWh was. Dit moest dus worden teruggebracht naar minimaal 8,18 gr/kWh.

Vraag ASV: Zit er verschil in de toegestane uitstoot van de binnenvaart en de drijvende kranen in het Rotterdamse havengebied?

Het antwoord: Inderdaad, er zijn voor de diesel aangedreven laad- en loskranen andere normen dan voor de binnenvaartschepen.

"De DCMR hanteert, in lijn met de IMO, Marpol Annex IV, Tier I voor een drijfkraan met een vermogen van 560 kW of meer die wordt gebruikt binnen een inrichting:*

- *en is gebouwd na 1-1-2000;*
- *of waarvan de motor tenminste 15 jaar oud is, tenzij dit tijdstip valt na 1-1-2011. In dat geval moet de motor voldoen aan Tier II, zie hieronder;*

Tier II, Marpol Annex IV, wordt aangehouden voor een drijfkraan met een vermogen van 560 kW of meer die wordt gebruikt binnen een inrichting:*

- *en is gebouwd na 1-1-2011;*
- *of waarvan de motor is/wordt gereviseerd na 1-1-2011.*

**Voor motoren kleiner dan 560 kW zoekt men aansluiting bij de Europese regelgeving 97/68/EG inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines (en aanpassingen met richtlijn 2001/63/EG, 2002/88/EG, 2004/26/EG, 2006/105/EG, verordening 596/2009, 2010/26/EU, richtlijn 2011/88/EU en richtlijn 2012/46/EU) Hierbij wordt een vervangingstermijn voor een motor van 8 jaar gehanteerd."*

Er zijn verschillende normen in ons kleine landje. De motivering voor de DCMR is dat de diesel aangedreven kranen ook **op zee kunnen worden gebruikt.** Er zijn drijvende kranen die een eigen aandrijfmotor hebben en daardoor onder de binnenvaart vallen. Dit is een kwestie van klasse.

U ziet het is best complex om in het woud van regels en normen een goede weg te vinden.

ASV:
Wat hier opvalt is dat de overslag kranen in Rotterdam een andere norm van uitstoot mogen hebben dan de binnenvaart! Zij moeten maximaal 8 hebben terwijl binnenvaart ong. 6.2 moet hebben!

De motivatie is dat zij ook op zee mogen werken, maar de Marcor ligt volgens Cor en Gerberdien toch echt niet voorbij het lage licht in Hoek van Holland!

M.a.w. wij mogen wel in Rotterdam de akte van Mannheim wateren bevaren (en daar vallen de havens niet meer onder), maar de havens mogen we niet in, laat staan overslaan.
Terwijl de kranen die toch bijna dag en nacht draaien een hogere uitstoot mogen hebben.

Gerberdien

Visie op biobrandstoffen

Ter informatie delen wij hierbij de zienswijze van de Duitse CCR-delegatie betreffende het gebruik van biobrandstoffen. Het is maar dat u op de hoogte bent wat de input in deze is van een land als Duitsland, dat toch vaak als “boeman” wordt afgeschilderd.
Commentaar van de Duitse delegatie CCR over het gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart
In Duitsland is er geen verplichting voor bijmenging van biobrandstof in de binnenvaart en dat is ook niet gepland.

Tegen de achtergrond van het streven naar een emissievrije binnenvaart op middellange termijn kunnen biobrandstoffen alleen maar een tussenoplossing vormen. Oudere motoren verdragen bovendien slechts een maximale bijmenging met biobrandstof van 5 volumeprocent.

In Duitsland werd er in 2007 in opdracht van het BMVI (destijds BMVBW) een onderzoek gedaan door de JOWA GERMANY GmbH naar de mogelijkheid van bijmenging met zwavelarme brandstof (zwavelaandeel van minder dan 10 ppm), respectievelijk met een aandeel van biobrandstoffen bij oudere binnenvaartmotoren die reeds in gebruik zijn (FE Studie Nr. 30.0331/2007). Het eindrapport werd ook de lidstaten van de CCR ter beschikking gesteld (zie document RV/G (07) 67. Ook in een rapport van TNO (RV/G(07) 55) werd gewezen op mogelijke problemen bij brandstoffen van biologische oorsprong.

De motorfabrikanten wijzen erop dat biobrandstoffen tot problemen kunnen leiden als er gebruik wordt gemaakt van uitlaatgasnabehandelingssystemen. Alleen al op grond van de scheeps- en motortechniek zouden dus eerst langdurige tests met oudere motoren en schepen doorgevoerd moeten worden, voordat er gedacht wordt aan de invoering van een verplichting om biobrandstoffen bij te mengen.

Er zijn ook nog andere redenen die de invoering van een verplichting om biobrandstoffen bij te mengen, eerder tegenspreken. De vraag rijst bijvoorbeeld wat het potentieel is van dit soort brandstoffen als het gaat om betere resultaten ten aanzien van het reduceren van de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen. Ook bij de verbranding van biobrandstoffen ontstaat CO2, dat dan in plaats van uit fossiele aardolie uit hernieuwbare biomassa komt. Bovendien wordt deze biomassa vaak geproduceerd als monocultuur met gebruik van pesticiden en meststoffen op landbouwgrond die in dat geval verloren gaat voor de productie van levensmiddelen.

In Duitsland is men de mening toegedaan dat synthetische brandstoffen (of vrijwel synthetische brandstoffen) zoals Shell GTL veel meer effect sorteren en bovendien minder belastend zijn als men denkt aan het gebruik van de natuurlijke ressources.

Tot slot denken wij dat het risico bestaat dat door steeds weer nieuwe initiatieven ter behoud van de dieselmotor – zoals bijvoorbeeld een verplichting tot het bijmengen van biobrandstoffen – de marktintroductie van werkelijk interessante alternatieve voortstuwingen of brandstoffen bemoeilijkt wordt. Het doel van een emissievrije binnenvaart is alleen te bereiken door fundamentele veranderingen in de voortstuwingstechnologie. Deze alternatieve voortstuwingen moeten te zijner tijd op eigen benen kunnen staan. Het beste voorbeeld voor een bemoeilijkte introductie van een nieuwe brandstof is LNG, dat het in de binnenvaart niet gehaald heeft vanwege talrijke andere initiatieven De Duitse delegatie is daarom geen voorstander van het voorstel om binnen de CCR een verplichting in te voeren voor het bijmengen van biobrandstof. In de binnenvaart moet ten aanzien van de brandstoffen een vrije keuze mogelijk blijven.

Tot zover, met dank aan de Duitse delegatie

Labelen van schepen

Verslag Labeling-overleg haalbaarheid en betaalbaarheid 21 januari 2020 in Rotterdam

Aanwezig waren:
EICB, ING, Rabobank, Ministerie, ASV (Cor en Gerberdien le Sage)

In de Green Deal, die niet ondertekend is door de ASV, is een labelingsysteem voor de binnenvaart afgesproken.
Vandaag ging het overleg over betaalbaarheid en hier was de ASV voor uitgenodigd.

Het voorstel is om 1 keer in de 3 jaar te meten of bij 8000 draaiuren, net wat als eerste komt.
De ASV heeft aangegeven dat de tijdsduren veel te kort zijn. Dat zou inhouden dat iemand die volcontinue vaart, ongeveer om de anderhalf jaar moet worden gemeten.
Dat is praktisch niet te doen en financieel een dure kostenpost; denk hierbij aan de apparatuur en de tijd die hiervoor ingepland moet worden. En er moet geladen gemeten worden!
Ook eens in de drie jaar vinden wij veel te kort! Dit geldt voor alle schepen, ook voor die net nieuwe motoren hebben gezet!

De meetmethoden staan nog ter discussie, want naast de CO2 uitstoot wil men ook de NOx (fijnstof) meten. Hiervoor dient men een gecertificeerde brandstofverbruiksmeter te hebben. Globale kosten 2000,- euro.

Men is op zoek naar een andere manier van meten, echter dit is nog in ontwikkeling bij TNO. De informatie hierover was tijdens dit overleg nog niet bekend.

EICB zou wanneer dit bekend is ons de informatie toesturen.

Opmerking van het Ministerie was dat deze nieuwe ontwikkeling wel moet voldoen aan dezelfde criteria, die nu bij de bestaande metingen al worden toegepast.

De betaalbaarheid.
De ASV heeft aangegeven dat gezien de huidige situatie er veel onzekerheden boven de sector hangen, die invloed hebben op het financiële gedeelte.

Zoals velen al weten en gelezen hebben is er een stikstofcrisis, inkrimpen van de veestapel, Pfas en sluiting van kolencentrales, wat indirect de binnenvaart ook raakt.

Om nu ook nog eens met een kostenpost voor een label te komen naast alle andere kosten kan het zo zijn dat het voor de schipper niet meer te behappen is. We hebben een uitspraak aangehaald “ je kunt niet groen doen als je rood staat”.

Het labelen zou de schipper in eerste instantie geen geld moeten kosten.

De banken gaven aan een lening te kunnen geven als dit ten gunste van de vergroening is tegen lagere rentes. ING was er van overtuigd dat we bij de verlader om meer geld konden vragen bij het in bezit zijn van een label.

Wij als ASV hebben aangegeven dat dit een utopie is, want wij hebben geen marktmacht.

Omdat de ASV niet bij de sturing-groep aanwezig is, wilden we het volgende toch meegeven:
De ASV heeft de aanwezigen herinnerd aan de opdracht van de Minister om een modal shift te bewerkstelligen.
Er moet voor gewaakt worden dat men niet te veel gaat pushen in bepaalde richtingen om te vergroenen met als gevolg dat de binnenvaart opgezadeld wordt met iets wat achteraf niet het juiste blijkt te zijn. Of dat bepaalde categorieën gaan verdwijnen in de binnenvaart en de zogenaamde alternatieven (watertrucks) geen alternatieven zijn.

Dit houdt in dat de modal shift gaat mislukken en daar is Nederland niet bij gebaat.

Cor en Gerberdien

Flitslampjes

Frankrijk Opgegeven? STAKING in Frankrijk

In Frankrijk heeft ook de binnenvaart last van de algemene staking. Het Canal du Nord is dagen dicht geweest, maar ook op de Seine werd regelmatig gestaakt. Stakingen naar het zuiden hebben we niet vernomen, maar dat kan ook nauwelijks meer, want die vaarwegen zijn of gesloten of zo goed als onbevaarbaar. In de pers blijft het bijzonder stil over Frankrijk, ook als de scheepvaart op grotere verbindingen dagenlang stilgelegd wordt. Kennelijk heeft iedereen Frankrijk opgegeven als binnenvaartland.

Drinkwatervoorziening verwijderd

De drinkwatervoorziening in de Prinses Margrietsluis in Lemmer wordt binnenkort verwijderd.
Geen gerucht dit keer, maar een mededeling van een dienstdoend ambtenaar.
Wij horen dat er ook nauwelijks water geladen wordt (omdat het water laden zo lang duurt en het schutten zo snel gaat) en ook dat men liever een waterpunt op de autosteiger zou hebben.
Er wordt als alternatief ook gesproken over een watertappunt bij “het hokje”. In ieder geval zou het water laden sneller moeten kunnen gaan.
Velen willen het drinkwaterpunt bij de autosteiger geplaatst hebben (en dan wel dat het water hard genoeg loopt, zodat de autoafzetplaats niet te lang in gebruik genomen wordt om water te laden).

Wat zijn uw opmerkingen en ideeën?

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

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

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.