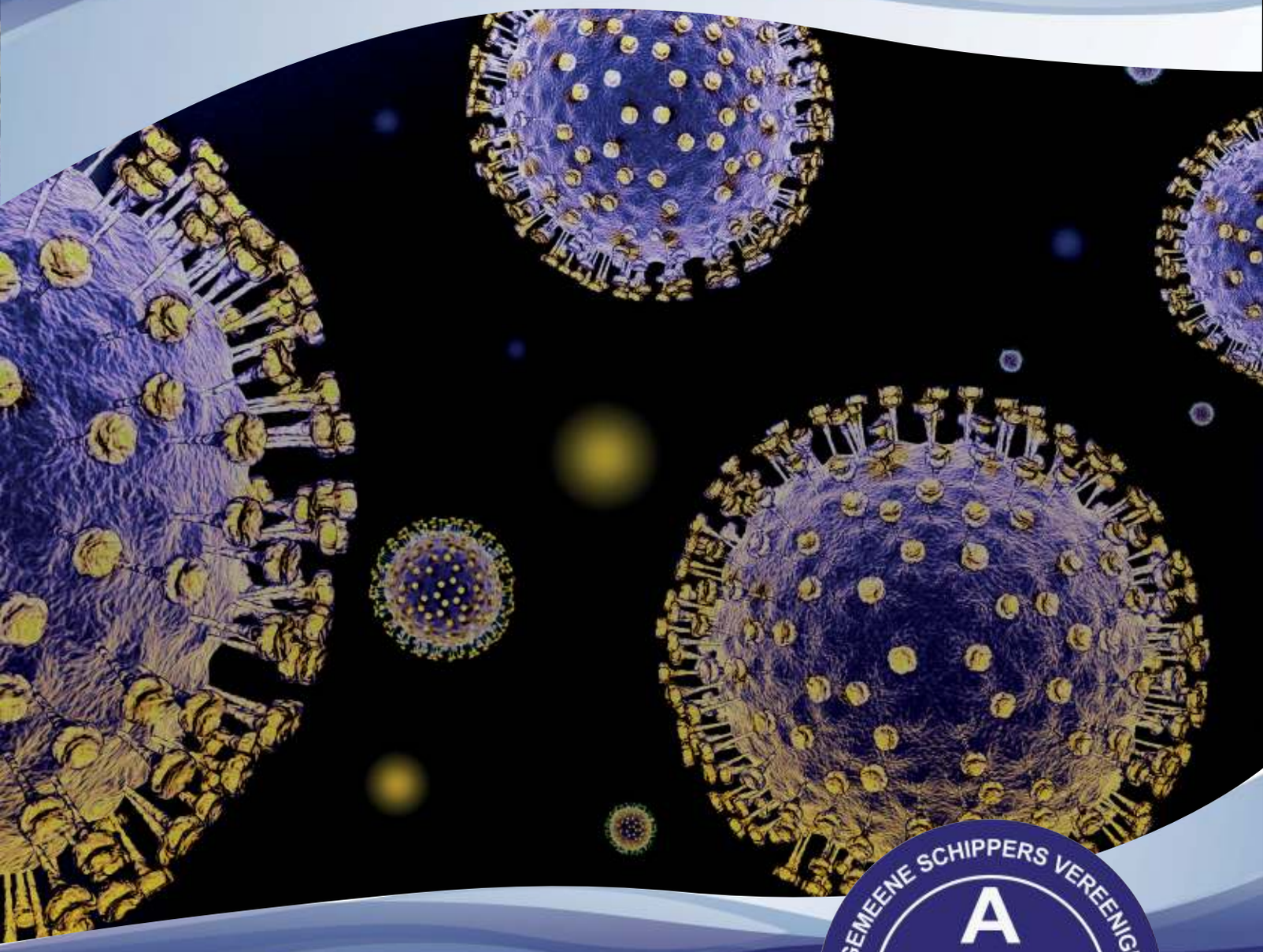
ASV Nieuwsbrief

April 2020



CORONA / COVID-19
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

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, Esther Lubbers, Tineke Veuger, Jessica vd Akker, Wouter Stam, Heerenschip, Jos Evens, Sunniva Fluitsma

INHOUD

Voorwoord
4 Handdruk

Corona / COVID-19
5 Berichtje van het bestuur
6 Voorwoord CORONA
7 Brief aan de Minister
8 Antwoord van de Minister
9 Gesprek met de Minister
10 Bericht vanuit het Ministerie IenW
11 Verklaring ILT mbt Covid-19 en Binnenvaart
12 CCR Verklaring verplaatsing binnenvaart
13 Kamerbrief maatregelen ondernemers
14 Binnenvaart als ontbrekende SBI code
15 Ligplaatsen
15 TOGS
16 Coronamaatregelen Amsterdam en Rotterdam
17 Corona en de situatie in Zuid-Frankrijk
18 Frankrijk aanvullende informatie
19 Verklaring verplaatsing Frankrijk
21 Reactie van een schipper op de COVID 19 maatregelen
22 We zitten niet in hetzelfde schuitje...

Vergroening
23 Groen, multimodaal transport
24 ASV zet een pas op de plaats
24 Problemen met Change TL

Fosfine
25 Zorgplicht niet nagekomen
26 Evaluatie fosfine incident met het binnenvaartschip Fox
27 Fosfine

Rotterdam
28 Spudpalen (of ankers) in haven Rotterdam
28 De macht van de BOA's in Dintelhaven

Politiek
30 Hoorzitting en Rondetafelgesprek 'granuliet uit de Maasplassen'
30 Voor het verkiezingsprogramma 2021

Amsterdam en Zaanstad
32 Gesprek met mevrouw Mateyo, havenmeester Amsterdam
32 Overleg Zaanstad

Nautisch-Technisch
34 Zienswijze: Integraal Rivier Management
34 Voorzieningen in Twentse havens
35 OTNB
35 Ligplaatsen
37 Verboden!

38 Jaarverslag

KiM
40 Toekomstperspectief kleine drogeladingvaart incompleet

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Voorwoord

Handdruk

Ze zijn er nog wel, de mensen in de binnenvaart en het aanverwante bedrijfsleven. Zowel schippers, bevrachters, ontvangers en leveranciers.
Degene die proberen na te komen wat men mondeling, telefonisch of anderszins afspreekt.
Degene die beseffen dat, zoals nu ook officieel bevestigd wordt, het transport en dus ook de binnenvaart cruciaal is en minimaal nodig om een samenleving aan de praat te houden.
Degene die niet alleen voor de snelle winst gaan, maar beseffen dat men elkaar nodig heeft op de lange termijn.
Degene waar je met een handdruk een overeenkomst kan maken.

Velen zijn er, die wanneer je hen een hand geeft, je daarna eerst je vingers moet gaan tellen.
Velen vinden dat wat juridisch niet verboden is, dat je dat dan ook maar gewoon mag doen.
Velen vinden bijvoorbeeld dat je Corona regeltjes mag toevoegen op charters, zelfs zonder een afspraak daar over te maken met de schipper.
Velen vinden deze crisis het juiste moment om contracten af te snoepen door onderbieding.
Velen misbruiken de crisis om de toch al zwakke positie op de niet bestaande vrije markt (rapport van Nijenrode) van de binnenschipper te misbruiken door nog eens 30 % van de toch al niet beste tarieven af te houden, op straffe van geen werk.
We hebben zelfs de opmerking voorbij horen komen, dat je makkelijk voor een lager tarief kunt varen, omdat je toch geen aflossing of btw hoeft te betalen. Ik krijg nu toch echt zin om mijn handen te gaan wassen.

Dit alles ondanks oproepen van de politiek dat dit niet de tijd is voor zulk gedrag en de overheid haar stinkende best doet om alles en iedereen overeind te houden.

Als u zulk gedrag tegenkomt, meldt het ons (dit kan ook geanonimiseerd worden).

Ook al zal het handen schudden vanaf nu, misschien wel voorgoed, uit onze cultuur verdwijnen, spreek ik toch de hoop uit dat er na deze crisis misschien meer mensen zijn die beseffen dat het heel belangrijk is dat er vertrouwen is in een samenleving, waar je het eigenlijk met een handdruk zou moeten kunnen regelen.

Dat we geen applaus hoeven in de betrekkelijke veiligheid van onze stuurhut, dat is voor het verplegend personeel, maar een redelijke beloning zou fijn zijn.

Benjamin Lubbers

CORONA / COVD-19

Berichtje van het bestuur

De shock van het FOSFINE drama zijn we nog nauwelijks te boven, waarbij er nog vele vragen en hiaten en foute procedures besproken moeten worden en protocollen verbeterd moeten worden, of we staan al weer voor de volgende uitdaging. CORONA of COVID 19.

Feit is dat het wereldwijd een drama is. Zo veel mensen ziek, zoveel mensen in doodsstrijd, zo veel mensen in angst en zoveel mensen die het niet hebben mogen redden.

Gelukkig horen wij niet bij de arme mensen, die eigenlijk helemaal geen kans maken, maar horen we in deze wereld bij de mensen die rijk zijn en mogen we ons gelukkig prijzen met ons zorgsysteem. Word je ernstig ziek, dan is er een IC bed voor de Hollander. Ondanks de grote zorgen of er genoeg zijn, lijkt het er voorzichtig op dat we het redden met de hoeveelheid beschikbare plekken, mits de situatie niet verslechtert in de komende tijd.
Met hart en ziel werken de zorgverleners om de mensen beter te krijgen, wat een hele uitdaging blijkt.

Ondertussen zijn bepaalde beroepen tot essentiële beroepen verklaard en daar hoort de binnenvaart ook onder.
Wat dan ook zo jammer is, is dat je dan gelijk trieste verhalen hoort als Corona clausules, met velerlei uitleg en zelfs sommige schippers die begrip hiervoor hebben! NEE TOCH???
Daarbij moeten de tarieven ver onderuit, contracten blijken niks waard en is er minder werk of ligt werk stil.

We kunnen met geen mogelijkheid overzien hoe lang deze crisis gaat duren. Maar vele economen spreken over een grotere impact dan de banken crisis. Wat gaat dat betekenen voor de binnenvaart? De race naar het dieptepunt van vergoeding en van nul voorwaarden is ingezet; wie weigert heeft geen werk, wie klaagt wordt niet meer voor werk gebeld. De spoeling is dun en voor jou 10 anderen, lijkt het motto.
De vraag is hoe lang houdt de binnenvaart dit vol en wat zijn de consequenties voor de korte en lange termijn?

- Wij proberen de binnenvaart op de lijst te krijgen van de overheid, zodat ook zij voor steun in aanmerking kan komen.
- Wij spreken de Minister en vragen om meer transparantie van de markt, omdat de schipper nul marktmacht heeft, zelfs niet met contract.
- Wij verzamelen bewijs voor het Ministerie om de misstanden in de huidige markt bloot te leggen, zodat zij in kan grijpen.
- Ook Evofenedex spreken we aan en delen we ons bewijs mee, omdat zij zeggen dat hun leden hetzelfde betalen als voor de crisis.
- Wij proberen meer ligplaatsen zonder beperkingen te krijgen en de havengelden tarieven aangepast te krijgen n.a.v. de huidige situatie. Echter lijkt dit nog een moeilijke weg.
- Wij hebben veel info op de site gezet om u te informeren en ook om te printen, zodat u de grens kunt passeren met schip of auto.
- Wij vragen dan ook begrip om een Labelingsysteem en vergroening te bevriezen, maar deze tijd juist te gebruiken om uit te vinden wat wel een goede oplossing voor vergroening kan zijn. Er zijn alternatieven, waarvan men dacht dat het goed zou zijn, in de praktijk aangetoond dat deze niet werken of verder onderzocht moeten worden.

Hoewel de binnenvaart door ons kabinet betiteld is als essentieel voor onze samenleving, blijft de ASV erop aandringen ons werk ook zo te belonen, dat er in deze huidige tijd een toekomst voor hierna overblijft, zodat deze sector er vooral gezond en vitaal er uitkomt op alle vlakken.

Het bestuur wenst u en uw familie vooral een goede gezondheid in deze crisis en veel sterkte.

Voorwoord CORONA

De hele wereld is in de ban van de Corona pandemie en dus de binnenvaart ook. Als eerste treft het ons allemaal op een heel persoonlijke manier en dat is bij ons allemaal weer heel verschillend.
Hoe we deze tijd door komen, zowel qua gezondheid als financieel, is niet te overzien, maar dat er slachtoffers zullen vallen op divers gebied, lijkt onvermijdelijk.

Daarom willen wij u in ieder geval heel veel sterkte en natuurlijk vooral een goede gezondheid wensen voor uzelf en degenen die u na staan.

Wat kan de ASV doen?
In deze nieuwsbrief hebben wij het een en ander aan informatie voor u verzameld, maar we hebben niet het idee dat we werkelijk compleet kunnen zijn; iedere dag veranderen de zaken natuurlijk.
Daarom proberen wij iedereen up-to-date te houden middels de ASV-website
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/corona-covid-19/

Daar vindt u de betreffende onderwerpen.

Update 08-04-2020
- Tegemoetkoming ondernemers getroffen sectoren en aanvullende maatregelen op het gebied van financiering voor bedrijven
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)
  - Tegemoetkoming schade COVID-19
  - Vastgestelde SBI-codes
- BLN
- Vignet België downloaden
- CCR

Update 26-03-2020
- EOC

Update 22-03-2020
- Rijksoverheid
- Rijksoverheid – financiele maatregelen
- Belastingdienst
- Evofenedex
- Kamer van Koophandel
- MKB
- ZZP
- België

Update tot 21-03-2020
- Bericht vanuit het ministerie IenW
- Rijksoverheid – coronavirus – covid-19
- RIVM – Actuele informatie over coronavirus
- Ondersteuning Rotterdamse ondernemers bij impact Coronacrisis
- Corona Update haven Amsterdam
- Maatregelen Coronavirus voor bedrijven
- CCR
- Frankrijk

Op de website kunt u onder andere belangrijke formulieren vinden.
Voor formulieren om over de grens te gaan, kijk dan bij het kopje “CCR”

https://www.ccr-zkr.org/files/documents/covid19/Derogation_deplacement_COVID-19_Final_Form.pdf?fbclid=IwAR0wMS9wKZHZkBqsBOQi90Itf5L33Io4OtMM2UJUmQSyO9gc-LJFZkCgFZ8

Op facebook doet de ASV ook oproepen zoals het geplaatste bericht:

Help ons uw positie te versterken, Stuur uw bewijsmateriaal van misstanden!

Inmiddels beginnen er wat charters en ander bewijsmateriaal binnen te komen bij info@algemeeneschippersvereeniging.nl, waaruit blijkt hoe er misbruik gemaakt wordt van de situatie door bijvoorbeeld toepassen van de corona-clausule of ontbinden van contracten (waarbij men tegen een veel lager tarief wel mag blijven varen) of extreme prijsdumping t.o.v. hetzelfde werk enige maanden geleden etc.
Dank daarvoor, maar we kunnen nog meer voorbeelden gebruiken. Tenslotte willen de verladers weten wat de bevrachters doen die namens hen het vervoer regelen. Minister van Nieuwenhuizen heeft aan ons, aan u gevraagd met bewijzen te komen, zodat de excessen tegengegaan kunnen worden. Voor de goede orde: alles wordt geanonimiseerd doorgestuurd, uw naam wordt niet bekend gemaakt.

Naast het geven van informatie zoals het geplaatste bericht:
Met het online formulier 'Verzoek bijzonder uitstel van betaling voor3 maanden' vraag je automatisch in 1 keer uitstel aan voor alle aanslagen inkomstenbelasting, vennootschapsbelasting, omzetbelasting (btw) en loonheffingen.

Als je dit formulier instuurt, legt de Belastingdienst voor al deze aanslagen de invordering direct stil voor een periode van 3 maanden. Je hoeft daarvoor verder niets te doen.

Dit zijn een paar voorbeelden uit tal van berichten zoals de ASV de afgelopen periode in de ether heeft gebracht.
Wilt u dus optimaal op de hoogte blijven, raadpleeg dan regelmatig ASV-facebookpagina en de ASV-website. Wilt u ons en uzelf helpen in deze moeilijke tijd, verstrek dan relevante informatie zoals gelukkig inmiddels een aantal collega's ook doen.

Sterkte in deze moeilijke tijd.

Bestuur en denktank van de ASV

Brief aan de Minister

Brief aan de Minister betreffende corona-crisis en de binnenvaartsector

Hierbij stuur ik u de brief door zoals wij die aan Minister van Nieuwenhuizen hebben verzonden.

Met vriendelijke groet,
Namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)

Sunniva Fluitsma
0611887791

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,
De Corona-crisis houdt ons allen in haar greep en ook met de binnenvaart gaat het niet goed. Tegelijkertijd zou deze sector gekoesterd moeten worden: wie zorgt dat de distributiecentra, brandstofdepots, energiecentrales en veevoederbedrijven bevoorraad blijven? Precies, voor een groot deel is dat de binnenvaart. Wij doen voor heel veel mensen onzichtbaar, onhoorbaar en heel milieuvriendelijk het leeuwendeel van deze transporten.

Maar al voor de uitbraak van het coronavirus verkeerde de binnenvaart in een situatie die men als recessie zou kunnen omschrijven. Door o.a. afname van goederenstromen zoals steenkool en diervoeders was het laatste kwartaal van 2019 bijzonder slecht en begin dit jaar werden er dan ook al heel wat schepen "opgelegd" zoals dat heet in binnenvaarttermen. Na de uitbraak van het corona-virus ging het nog veel harder bergafwaarts:

Economische gevolgen

Contracten worden ontbonden, tarieven gehalveerd en "corona-clausules" op de charter geplaatst (waarbij de schipper gedurende weken geen vergoeding ontvangt als men vanwege corona geen personeel zegt te hebben om te laden of te lossen).

Dit toont aan hoezeer de schipper een speelbal is in dit economisch ongelijkwaardig speelveld van een niet-transparante "vrije" markt.

Op dit moment zien we niet veel meer opgelegde schepen, omdat de banken even een "pas op de plaats" maken, maar we kunnen wel aan zien komen wat de gevolgen voor deze sector op termijn zullen zijn.
Naast een aantal maatregelen die er al genomen zijn voor ondernemers in het algemeen, zijn er wat zaken die specifiek de binnenvaart betreffen. Daarom de volgende voorstellen.

Voorstellen op korte termijn betreffende de economische situatie

- Een verbod op "corona-clausules"
- De wet van 2011 betreffende overliggelden als wet bekrachtigen (https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Liggeld/Liggeld%20NL%20-%20Wet%202011.pdf)
- Naast het feit dat de schipper provisie aan de bevrachter betaalt, zou de bevrachter geen misbruik moeten kunnen maken van de huidige situatie: ergo, de bevrachter moet dan hetzelfde tarief aan de schipper betalen voor de goederen als het tarief dat hij ontvangt van de verlader voor de reis.
- Uitstel van alle CCR/CESNI eisen die vanaf 2020 ingaan (o.a. geluidseisen) om het laatste deel van een eventuele financiële buffer niet aan te hoeven spreken.
- Extra investeringen zoals voor het maken van certificaten, dienen vermeden te worden; ergo, het ILT dient voor al deze gevallen tijdelijke certificaten voor minimaal 6 maanden uit te schrijven. (SI, Certificaat van Onderzoek, ADN)
- Ook keuringen die moeilijk of niet meer uit te voeren zijn, dienen uitgesteld te worden zoals keuringen vanwege hygiëne-code, brandblussers, reddingsvesten en dergelijke.
- Handhavers dienen zich terughoudend op te stellen; alleen handhaven in geval van aantoonbaar opgeleverd gevaar en/of schade (ook aan milieu).
- Zoveel mogelijk terugbrengen van kosten voor de binnenvaart zoals havengeld, doorvaartkosten en dergelijke.

Lange termijn voorstellen betreffende economische situatie

Wil men in de toekomst dit soort scena-

rio's voorkomen, dan zal er toch een veel meer transparante markt moeten komen om de (onderhandelings)positie van de schipper te versterken, zodat dit een gezonde sector kan worden. Dat is beleid voor langere termijn, maar misschien is dit wel het moment om dat beleid in te zetten.

Persoonlijke gevolgen

Naast de financiële zorgen zijn er ook veel persoonlijke omstandigheden die het leven extra moeilijk maken zoals:
Schippers kunnen niet meer naar boord (of hun vrouw met kinderen kunnen niet meer bij hen komen) etc. Sommigen schippers probeerden gedurende dagen de grens over te komen.
Schippers worden geconfronteerd met een tekort aan ligplaatsen voor langere termijn en dan breekt het stringente ligplaatsbeleid in Nederland ons op; ligplaatsen voor dit soort uitzonderlijke gevallen zijn gewoon nodig en laten we hier nu iets van leren en zorgen dat er meer ligplaatsen komen in Nederland waar schippers veilig hun schip kunnen "parkeren".
Schippers moeten voor langere reizen veel inkopen doen en worden geconfronteerd met beschuldigingen van "hamsteren".

Voorstellen

- Op alle plekken de maximale ligduur laten vervallen, tenzij dat op bepaalde plekken (met redenen omkleed) echt niet mogelijk is. (En dat ook te communiceren met de schippers, niet-handhaven is geen voldoende positief signaal)
- Creëren van de mogelijkheid op een aantal aangewezen plekken in Nederland om voor (veel) langere tijd ligplaats te nemen.
- Creëren van voldoende voorzieningen in geval van de noodzaak van schepen om op bepaalde plekken langer te liggen (drinkwater, afvalvoorziening etc.).
- Reguliere controles beperken om contact tussen mensen te vermijden.
- Eenvoudige "Europese" formulieren ontwikkelen waarbij bemanning eenvoudig(er) over de grens kan komen op weg naar het binnenvaartschip.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wens u veel wijsheid en gezondheid toe in deze voor ons allen moeilijke tijden.

Antwoord van de Minister

Geachte mevrouw Fluitsma, beste Sunniva,

Dank voor uw brief van 23 maart jl. waarin u uw zorgen uit over de gevolgen van de Corona-crisis voor de binnenvaart. Ik deel uiteraard uw zorgen. De Corona-crisis is enorm ingrijpend en raakt alle sectoren van de maatschappij, de binnenvaart niet uitgezonderd. Het kabinet is volop bezig om enerzijds de vitale functies in de maatschappij, waartoe ook het transport behoort, in stand te houden en anderzijds de negatieve economische gevolgen voor de zelfstandige ondernemers en zzp-ers op te vangen.

U doet een aantal voorstellen voor acties om de economische gevolgen voor de sector te verzachten. Ik geef u hieronder een schets van de reeds getroffen maatregelen, waarmee ik zo goed mogelijk tegemoet kom aan uw belangrijkste zorgen.

Economische steunmaatregelen
De algemene steunmaatregelen die het kabinet heeft afgekondigd zijn ook toegankelijk voor de binnenvaart. Het kabinet wil mèt deze algemene
voorzieningen snel kunnen handelen, daarom is er vooralsnog niet gekozen voor gedetailleerde maatwerkregelingen. Dat zou immers teveel tijd kosten. Het kabinet volgt de ontwikkelingen nauwgezet en zal steeds naar bevind van zaken op de situatie inspelen. Nadere informatie is te vinden op de website van de rijksoverheid: https://www.rijksoverheid.ni/onderwerpen/coronavirus-covid-19/nieuws/2020/03/17/coronavirus-kabinet-neemt-pakket-nieuwe-maatregelen-voor-banen-en-economie.

Continuïteit transport
Het is van groot belang dat de transportsector zo goed mogelijk in stand blijft. Eerste levensbehoeften moeten immers voor iedereen bereikbaar blijven. Ik ben dan ook bezig met maatregelen om de sectoren daarbij te helpen. Voor de binnenvaart doe ik dat met name in CCR-verband, omdat de internationale binnenvaart belang heeft bij uniforme voorschriften. Ik ben dan ook verheugd te kunnen melden dat op 23-3 door de CCR een Protocol is gepubliceerd, zie
https://www.ccr-zkr.org/13070000-nl.html. Met dit besluit zorgen de CCR-lidstaten dat:

- Het vaarwegmanagement en de sluisbediening zoveel mogelijk in stand blijft.
- Alle certificaten die op 15 maart 2020 nog geldig waren, dit voorlopig ook blijven. Dit geldt vooralsnog tot 23 september 2020. Het gaat dan om alle documenten gebaseerd op ROSR, RSP en RPR. Hiermee wordt voorkomen dat er problemen ontstaan doordat keuringen niet meer uitgevoerd kunnen worden.
- Bemanningsleden tussen hun woonplaats en locatie van inscheping of ontscheping kunnen reizen, zo nodig met een verklaring. De CCR heeft hiervoor een modelformulier gepubliceerd.
- Ook de geldigheid van de certificaten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verlengd.

De Europese Commissie ondersteunt deze maatregelen in EU-verband in lijn met hun richtsnoeren over green lanes: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/leqislation/2020-03-23-communication-green-lanes en.pdf. Ook daar is een document voor het reizen van bemanning gepubliceerd in de richtsnoeren onder annex 3.

Het genoemde CCR-protocol wordt aangevuld zodra er nieuwe afspraken gemaakt worden, bijvoorbeeld op het gebied van minimum bemanningseisen.
Er zal terughoudend gehandhaafd worden. De ILT voert geen inspecties op locatie meer uit (zowel objecten als bedrijven), tenzij daar noodzaak voor is. Noodzaak kan ontstaan bij specifieke meldingen/signalen waar sprake is van acuut risico, ongeval of ernstige

marktverstoring. Deze lijn geldt ook voor de binnenvaartsector.

Ligplaatsen
Binnen Rijkswaterstaat wordt met man en macht gewerkt om de ligplaatsenproblematiek in goede banen te leiden. De ligplaatsbezetting wordt nu dagelijks gemonitord zodat we afwijkingen tijdig waarnemen en waar nodig direct maatregelen kunnen nemen. Ik roep de sector op om ons te helpen bij het accuraat en actueel houden van het beeld bij de ligplaatsen. Hebben schippers signalen of valt ze iets op, laat ze het dan melden, bijvoorbeeld via vaarmelder.nl. Er is al besloten om zeer terughoudend te zijn met handhaving rondom de drie keer 24 uur bezetting. In de praktijk betekent dit dat schippers wat langer kunnen blijven liggen. Het spreekt voor zich dat de veiligheid en een vlotte doorstroming op de vaarwegen daarbij niet in het geding mogen komen. Samen met de verschillende regio's wordt momenteel in kaart gebracht wat er nodig is aan aanvullende ligplaatsen en de daarbij behorende voorzieningen.

Ik hoop met u dat we zo goed mogelijk door deze moeilijke tijd heen komen en dat de economische gevolgen beperkt blijven. Met bovengenoemde maatregelen hebben wij de eerste stappen gezet, en we blijven steeds inspelen op nieuwe ontwikkelingen als dat nodig is. Maar bovenal wens ik u allen een goede gezondheid!

Hoogachtend,
Bestuurskern Dir.Maritieme Zaken Afd. Binnenvaart en Vaarwegen
Ons kenmerk IENW/BSK-2020/57795
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
De directeur Maritieme Zaken,
Mw. mr. B.C.M. Gijsbers

Gesprek met de Minister

Gesprek met Minister van Nieuwenhuizen over de Corona-crisis

Op 1 april heeft een conference-call plaatsgevonden tussen Minister van Nieuwenhuizen en een aantal "stakeholders" waaronder de ASV
Hierbij kwamen de volgende vragen aan de orde:

1. Wat zijn de grootste urgenties bij de gesprekspartners ten gevolge van de Covid-19 crisis?
2. Helpt het aanbod wat de regering heeft gedaan in financieel-economische termen (pakket van twee weken geleden van ministers van EZK, SZW en Fin)?
3. Is de samenwerking tussen de departementen en de sectoren op orde?
4. Als deze crisis ten einde is aan welke terreinen moet dan aandacht worden besteed bij opstart/herstart

De ASV heeft onderstaande ingebracht
1. Wat zijn de grootste urgenties bij de gesprekspartners ten gevolge van de Covid-19 crisis?

Op korte termijn zouden de volgende stappen gezet kunnen worden
- Frankrijk: In het Zuiden van Frankrijk zijn de vaarwegen afgesloten voor onbepaalde tijd: schippers zitten er gevangen. Opgegeven reden VNF: corona. We vragen de Minister haar collega's in Frankrijk hierover te benaderen om de schippers "te bevrijden" .
- Zoveel gelijk terugbrengen van kosten voor de binnenvaart zoals havengeld, doorvaartkosten en dergelijke. (zoals Frankrijk en Duitsland)
- Voorzieningen (huisvuilafval bakken plaatsen, drinkwatervoorzieningen) bij ligplaatsen plaatsen
- In Frankrijk worden voor de duur van de crisis de vaartrechten opgeschort en in het havengebied van Gennevilliers (Parijs) uitgebreid ligplaatsen vrijgegeven voor de binnenvaart. Met drinkwatermogelijkheden en een plek voor alle vormen van scheepsafvalafgifte. Dat moet in Nederland ook kunnen.

Tegengaan van het misbruik maken van de situatie: (n.a.v. uitspraken Minister Hoekstra)

Achtergrond:
- o Verladers betalen hetzelfde (horen wij van verladers), schipper ontvangt veel minder soms nog maar de helft (50%):
- o Contracten worden massaal ontbonden, maar men mag wel via de spotmarkt opteren
- o Sommige bevrachters betalen minder omdat de rente en aflossing tijdelijk stop is gezet, dat kan nooit de bedoeling zijn van deze maatregel.
- o We willen af van de Corona-clausules

Voorstellen Tegengaan van het misbruik maken van de situatie:
- o Onderzoek doen naar de misstanden door de tussenhandelaren die de situatie misbruiken om het vracht niveau onder druk te zetten en de secundaire voorwaarden aantasten met o.a. een corona clausule
- o Een crisismechanisme instellen zodat er minder misbruik gemaakt KAN worden van de situatie door een transparante markt. Naast het feit dat de schipper provisie aan de bevrachter betaalt zou de bevrachter geen misbruik moeten kunnen maken van de huidige situatie: ergo de bevrachter moet dan hetzelfde tarief aan de schipper betalen voor de goederen als het tarief dat hij ontvangt van de verlader voor de reis.
- o Verbod op Corona-clausule
- o Het wederom invoeren van een wettelijk laad-en lostijdenbesluit: De wet van 2011 betreffende overliggelden als wet bekrachtigen (https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Liggeld/Liggeld%20NL%20-%20Wet%202011.pdf)

2. Helpt het aanbod wat de regering heeft gedaan in financieel-economische termen (pakket van twee weken geleden van ministers van EZK, SZW en Fin)?

Reactie ASV (deels al uitgesproken door BLN en CBRB):
- Het uitstellen van belasting betalen zal zeker even lucht geven, maar het is natuurlijk slechts tijdelijk
- Op de regelingen voor personeel na zijn de regelingen nauwelijks te ge-

bruiken. Niet de hele sector wordt evenveel geraakt dus niemand komt in aanmerking voor die 4.000,-

- • Het aanvullen tot bijstandsniveau is alleen voor een heel (bijna niemand) beperkte groep een hulp om enige tijd te overbruggen.
- • Banken: Voor een individu kunnen de maatregelen rente en aflossingsuitstel helpen, de sector helpt het niet. Zij kunnen daardoor voor lagere prijzen varen en dat gebeurt ook.

3. 3. Is de samenwerking tussen de departementen en de sectoren op orde? Het is duidelijk dat de boodschappen vanuit de ASV aankomen. Zoals:

- Uitstel van alle CCR/CESNI eisen die vanaf 2020 ingaan (o.a. geluidseisen) om het laatste deel van een eventuele financiële buffer niet aan te hoeven spreken
- Extra investeringen zoals voor het maken van certificaten dienen vermeden te worden; ergo het ILT dient voor al deze gevallen tijdelijke certificaten voor minimaal 6 maanden uit te schrijven. (SI, Certificaat van Onderzoek, ADN)
- Ook keuringen die moeilijk of niet meer uit te voeren zijn dienen uitgesteld te worden zoals keuringen vanwege hygiëne-code, brandblussers, reddingsvesten en dergelijke
- Handhavers dienen zich terughoudend op te stellen; alleen handhaven in geval van aantoonbaar opgeleverd gevaar en/of schade (ook aan milieu).
- Ligplaatsen toegankelijker maken

Zie de brief aan de Minister omtrent dit onderwerp in deze nieuwsbrief

Complimenten van de ASV voor de duidelijke communicatie aan het Ministerie I&W betreffende het feit dat de vaarwegen open blijven, de sluizen Europees bemand blijven, dat de CCR zorgt dat bemanning op zo veel mogelijk plekken kan wisselen van bemanning, en een CCR een reis document heeft gemaakt voor de mensen om van en naar boord te kunnen reizen. Dat de overheden de binnenvaart tot essentieel beroep hebben verklaard.

4. Als deze crisis ten einde is aan welke terreinen moet dan aandacht worden besteed bij opstart/herstart? Wat dit onderwerp betreft zal er nog een vervolggesprek komen. Voor dit moment heeft de ASV in ieder geval het volgende ingebracht:

ASV: Men moet voorwaarden scheppen tot behoud van de binnenvaartvloot door de regelgeving aan te passen/ te versoepelen:

Het uitstel van certificeringen e.d. haalt zeker een druk van de ketel, maar het kan niet zo zijn dat onmiddellijk na het “vrijgeven” van de normale status quo alsnog al die certificeringen moeten worden voldaan, alle reserves zijn dan wel uitgeput.

- Voorstel 1: herinvoering crisishardheidsclausule (CCR/CESNI)
- Voorstel 2: Stimuleren binnenvaart (dit komt later nog aan de orde)

Bericht vanuit het Ministerie IenW

De maatregelen vanwege het Covid-19 hebben ook forse impact op de binnenvaart. We zijn ons bewust van de noodzaak om verschillende regels op te schorten en zijn daar nationaal en internationaal mee bezig.

We onderzoeken de mogelijkheden om de geldigheid van allerlei bemanningsdocumenten, -certificaten en –(deel)examens te verlengen tot na de crisis. Natuurlijk gaan we ook na of de technische inspecties doorgang kunnen vinden en onderzoeken we de mogelijkheden om tijdelijke certificaten te verstrekken of op een andere manier problemen met verlopen keuringen en certificaten op te lossen. Vandaag hopen we een besluit te kunnen nemen in de CCR om de handhavende instanties op te roepen slechts te handhaven in die situaties waar de risico’s te groot zijn.
De aflossing van bemanning staat inmiddels ook onder druk. Met de Europese Commissie is contact gezocht om te kijken of er een regeling voor het reizen van bemanningsleden gemaakt kan/moet worden. Dit is al opgenomen in de richtlijnen die de Commissie gisteren publiceerde, maar we bezien hoe dit in de praktijk uitgewerkt kan worden.

De infrastructuur en het transport over de binnenwateren is een vitaal proces dat we zo lang mogelijk zullen blijven ondersteunen. Op dit moment is de ondersteuning van RWS nog 100%, maar er wordt gewerkt aan een afschalingsmodel voor het geval er minder menskracht beschikbaar is. Over de beschikbaarheid van de infrastructuur en aanverwante zaken zal RWS zelf de communicatie verzorgen. Ook in de ons omringende landen is nog steeds voldoende capaciteit voor scheepvaartafwikkeling. In Frankrijk wordt de mogelijkheid van beperking in bediening van 24 naar 16 uur per dag onderzocht. Relevante informatie wordt ook via de website van de CCR verspreid.

We zullen de informatieverstrekking op deze manier continueren op geschikte momenten. Als er specifieke vragen zijn, kunt u contact opnemen met mij of rechtstreeks met de relevante collega’s van mijn afdeling.

Ik wens u allen veel sterkte in deze moeilijke tijden.

afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen

Naschrift ASV
De ASV heeft hierop het volgende geantwoord:

Even ter informatie: er staat: In Frankrijk wordt de mogelijkheid van beperking in bediening van 24 naar 16 uur per dag onderzocht.

Reactie: In Frankrijk is alleen op de Rhône en de Seine (gedeeltelijk) en Grand Canal de Alsace -van Bazel tot Straatsburg- (of gaat het bericht alleen daarover i.v.m. de verwijzing naar de CCR die verder nooit informatie over de rest van Frankrijk verspreidt?) normaliter sprake van 24-uurs vaart. Maar los daarvan is er op dit moment al effectief een beperking van de schuttijden op allerlei kanalen en rivieren zoals bijvoorbeeld op het Canal du Nord, daarover heeft de VNF een bericht uitgedaan.

Mocht u hier meer informatie over willen ontvangen, dan hoor ik dat graag.

Verklaring ILT mbt Covid-19 en Binnenvaart

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Aan alle betrokkenen in de Binnenvaart, ter info

ILT
Vergunningverlening
leefomgeving en scheepvaart
Scheepvaart binnendienst

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon
F.G. van Wijnen
Teamleider

M +31(0)6-55871313
Ferry.van.Wijnen@ILenT.nl

Datum 31 maart 2020
Betreft Verklaring ILT m.b.t. Covid-19

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verklaart vanwege de gevolgen van de uitbraak van Covid-19 voor de door Nederland gecertificeerde binnenvaartschepen het volgende:

In afwachting van de communicatie vanuit de EU over de Uniecertificaten volgt de ILT voor wat betreft de door Nederland afgegeven communautaire en nationale certificaten, meetbrieven, verklaringen en andere documenten, de lijn van de CCR namelijk;

Overschrijding geldigheidsduur certificaten toegestaan
Een overschrijding van de geldigheidsduur van de certificaten, verklaringen en andere documenten afgegeven overeenkomstig de Binnenvaartwet, Binnenvaartbesluit en Binnenvaartregeling wordt niet bestraft wanneer de veiligheid en een veilige vaart niet in het gedrang komen en de betrokken certificaten, verklaringen en andere documenten op 15 maart 2020 nog geldig waren.

(Her)certificering mogelijk
Gebruik maken van de bovengenoemde maatregel is niet verplicht. Het blijft mogelijk het huidige certificaat regulier te verlengen of een nieuwbouwschip in de vaart te brengen. Hierbij zijn de richtlijnen van de RIVM relevant. Mits verantwoord mag het onderzoek (inspecties, droogzetting, tekeningkeur, verklaringen enz.) door de daartoe erkende klassenbureaus, keuringsinstanties en erkende bedrijven worden uitgevoerd. Wanneer dit onderzoek als gevolg van de uitbraak van de Covid-19 niet kan worden afgerond maar de veiligheid is geborgd, kan een voorlopig certificaat voor zes maanden worden afgegeven in plaats van drie maanden.

Met vriendelijke groet,
Afdelingshoofd Vergunningverlening leefomgeving en scheepvaart,

Dhr. ir. C. Hoppener

CCNR
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ZKR
ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CCR
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

Attestation pour le voyage professionnel d'un batelier de la navigation intérieure à soumettre aux autorités de contrôle
Bescheinigung für die Dienstreise eines Binnenschiffers zur Vorlage bei den Ordnungsbehörden
Verklaring voor de dienstreis van een schipper of een bemanningslid in de binnenvaart die aan de controleautoriteiten overhandigd moet worden
Attestation for work related travel of inland navigation crew to be submitted to the enforcement authorities

Par la présente, je certifie que ■ Hiermit bescheinige ich, dass ■ Bij deze verklaar ik dat ■ I herewith certify that:

Mme/M. Mw./Dhr.	Frau/Herr Mrs/Mr	Né(e) le Geboren op	Geboren am Born on
Adresse Adres	Anschrift Address		

est employé sur le bateau suivant ■ auf folgendem Binnenschiff beschäftigt ist ■ op het volgende binnenschip werkzaam is ■ is employed on the following vessel:

Nom du bateau Naam van het schip	Name des Schiffes Name of the vessel
Numéro européen unique d'identification des bateaux Einheitliche europäische Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) European Vessel Identification Number (ENI)	

Ce voyage est nécessaire pour assurer la continuité de la navigation rhénane et intérieure ; il contribue à l'approvisionnement de la population et des entreprises.

Die Reise ist erforderlich für die Aufrechterhaltung der Rhein- und Binnenschifffahrt; sie dient damit der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben.

Deze dienstreis is noodzakelijk voor de instandhouding van de Rijn- en binnenvaart; de reis dient voor de bevoorrading van de bevolking en het bedrijfsleven.

The travel is necessary for the continuation of Rhine and inland waterway transport; it thus serves to supply the population and economic enterprises.

Il est demandé d'autoriser le détenteur de la présente attestation à voyager directement de son lieu de résidence susmentionné au poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à ..... / du poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à ..... à son lieu de résidence susmentionné.

Es wird gebeten, dem Inhaber dieser Bescheinigung die Reise von seinem oben angegebenen Wohnort zur Liegestelle des oben genannten Schiffes in ..... / von der Liegestelle des oben genannten Schiffes in ..... zu seinem oben angegebenen Wohnort auf direktem Wege zu ermöglichen.

Het wordt verzocht de houder van deze verklaring toestemming te geven om via een rechtstreeks traject te reizen van zijn eerder vermelde woonplaats naar de ligplaats van het genoemde schip in ..... / van de ligplaats van het genoemde schip in ..... naar zijn eerder vermelde woonplaats.

It is requested to allow the holder of this certificate to travel directly from his above-mentioned place of residence to the berth of the above mentioned vessel in ..... / from the berth of the above-mentioned vessel in ..... to his above-mentioned place of residence.

Fait à Ort Plaats Done at	le Datum datum date	Cachet et signature de l'exploitant du bateau Stempel und Unterschrift des Schiffsbetreibers Stempel en handtekening van de exploitant van het schip Stamp and signature of vessel operator
	2020	

Kamerbrief maatregelen ondernemers

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ezk

Ons kenmerk
DGBI / 20094755

Bijlage(n)
1

Datum 7 april 2020
Betreft Tegemoetkoming ondernemers getroffen sectoren en aanvullende maatregelen op het gebied van financiering voor bedrijven

Geachte Voorzitter,

Het coronavirus heeft de wereld en Nederland in zijn greep. De eerste prioriteit van het kabinet ligt uiteraard bij de gezondheid van de bevolking, en een goed functionerende gezondheidszorg. De impact van het virus is enorm – en heeft ingrijpende gevolgen voor de economie. Delen van het werk zijn stilgevallen, hele sectoren moeten tijdelijk hun deuren sluiten, zelfstandigen zien opdrachten wegvallen en werknemers zitten in onzekerheid thuis.

Op 17 maart jl. heeft het kabinet het noodpakket banen en economie aangekondigd en heeft uw Kamer hierover geïnformeerd.[1] Om de economie zoveel mogelijk draaiende te houden, vragen we van bedrijven zoveel mogelijk mensen aan het werk te houden – ook mensen met een flexibel contract. Om zo snel mogelijk duidelijkheid te kunnen verschaffen over de verschillende maatregelen binnen het noodpakket, informeert het kabinet uw Kamer via afzonderlijke brieven. De stand van zaken van de verschillende maatregelen die in het pakket zijn aangekondigd is momenteel als volgt:

- Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkbehoud (NOW). Het kabinet heeft dinsdag 31 maart richting uw Kamer gecommuniceerd over de contouren van de maatregel. De maatregel is door de Minister van SZW vastgesteld in een ministeriële regeling die gelijktijdig aan uw Kamer is gezonden. Het loket bij UWV is op 6 april geopend.
- Tijdelijke Overbruggingsregeling Zelfstandig Ondernemers. Het kabinet heeft vrijdag 27 maart richting uw Kamer gecommuniceerd over de contouren van de regeling. Over enkele weken ontvangt uw Kamer een algemene maatregel van bestuur. Op basis van de contouren die reeds bekend zijn kunnen gemeenten al beginnen met het verwerken van aanvragen.
- Compensatiemaatregel eigen bijdrage kinderopvang. Het kabinet heeft 20 maart gecommuniceerd over de eerste contouren van de maatregel, waarbij ouders gecompenseerd worden voor hun eigen bijdrage tot de maximum uurprijs. Het kabinet streeft ernaar om op zo kort mogelijke termijn nadere duidelijkheid te geven over de vorm van de compensatie en wanneer die

[1] Kamerstuk 35420, nr. 2

Binnenvaart als ontbrekende SBI code

Ministerie I&W steunt verzoek ASV

Na een brief vanuit de ASV aan het Ministerie I&W heeft het Ministerie geantwoord dat men zal proberen om de binnenvaart op de lijst te krijgen van ondernemingen die getroffen zijn door de Corona-crisis.
De brief vindt u hieronder en was een antwoord op de vraag vanuit het Ministerie.

De vraag luidde:
<<<<<Tijdens het overleg van de week met de Minister kwam aan de orde dat er bepaalde SBI-codes niet op de lijst voorkomen voor het noodpakket van het kabinet.

Het blijkt dat er op dit moment een evaluatie hiervan wordt gehouden.

Graag hoor ik uiterlijk maandag van jullie of en zo ja, welke SBI-codes ontbreken op de lijst. Graag een onderbouwing erbij waarom deze er op zou moeten staan. Ik hoor ook graag of bedrijven zichzelf al kenbaar hebben gemaakt via de site van RVO. Daar stond een link op om vergeten codes te melden.

Ik zal de vergeten codes dan begin volgende week nog inbrengen. >>>>

Reactie ASV:
Om met het laatste deel van uw vraag te beginnen: Begin vorige week heeft een van onze denktankleden op persoonlijke titel al een aanvraag, omkleed met redenen, bij de RVO ingediend om de ontbrekende SBI-code 50.40.1 (Binnenvaartvrachtvaart) toegevoegd te krijgen in de TOGS-regeling.

Hoewel binnenvaart niet rechtstreeks getroffen is door overheidsmaatregelen, maar wel onrechtstreeks veel nadeel van dergelijke maatregelen ondervindt, is dit de belangrijkste ontbrekende code.

De vrachtvaart wordt geconfronteerd met sterk omzetverlies als gevolg van bijvoorbeeld de volgende problemen:

1. Toeleveranciers en afnemers van allerlei ladingsoorten werken veelal ver beneden hun normale capaciteit door de corona-perikelen, waardoor het ladingaanbod sterk is afgenomen.
2. Complete industrieën liggen stil wegens sanitaire maatregelen, bv. Renault in Frankrijk en DAF Nederland, grote afnemers van staalproducten, veelal vervoerd per schip. Bavaria c.q. Holland Malt hebben bestellingen geannuleerd wegens tijdelijke omschakeling naar andere eindproducten.
3. Gangbare bestellingen van Franse graanproducten door bedrijven in België en Nederland liggen stil, zowel voor grotere schepen in Noord-Frankrijk, als voor kleinere schepen in en voorbij het Canal du Nord. Dit graan wordt momenteel in aanzienlijke tonnages verscheept naar Duinkerken en vooral Rouen om ruimte te maken voor de eestvolgende oogst. Dit vervoer naar België en Nederland is voor de binnenvaart verloren, omdat het in het gunstigste geval vanaf die zeehavens via zee wordt afgevoerd naar voornoemde landen.
4. De gebruikelijke import van kunstmest in Frankrijk uit België en Nederland ligt voor een groot deel stil, omdat men eerst de eigen voorraden op maakt.
5. Zeker voor het vervoer van en naar verdere bestemmingen in Frankrijk, zeker naar Zuid-Frankrijk, is onmogelijk omdat de Franse vaarwegbeheerder VNF op grond van coronamaatregelen de 3 mogelijke routes voor onbepaalde tijd heeft gesloten voor zowel pleziervaart als vrachtvaart. Vergoedingen voor deze sluitingen worden geweigerd vanwege “Corona-overmacht”.
6. De bedieningstijden van de overige vaarwegen zijn ingekort tot 9 uur, van 08.00u. tot 18.00u., met een uur middagpauze, wat neerkomt op een halvering van de gemiddeld beschikbare vaartijd, wat uiteraard grote invloed heeft op de reisduur en dientengevolge de dagopbrengst.
7. Bouwprojecten in Nederland, België en Frankrijk, incl. de werkzaamheden in Grand-Paris te voorbereiding van de (2e) Olympische Spelen liggen stil, de meeste betoncentrales voeren dus geen grondstoffen meer aan, dus dat vervoer ligt ook stil of men begeeft zich op de resterende andere markten. Ook aanbestedingen voor geplande projecten worden uitgesteld in afwachting van de ontwikkelingen.
8. De ontvanger in Ivoz-Ramet (Luik) van staalproducten uit IJmuiden ligt stil, tussenopslag gebeurt, beperkt, nog even in Maastricht.
9. De verlading van kalksteen in zuidelijk België ligt vrijwel stil.
10. De eerstvolgende aanvoer van veevoeder-grondstoffen in Rotterdam wordt pas voorzien medio mei, volgens een groot overslagbedrijf.
11. Veel container-aanvoer van overzee wordt in de zeehavens opgeslagen, omdat de ontvangers in het achterland bang zijn, besmette containers afgeleverd te krijgen.

Contracten van soms langlopende relaties zijn met onmiddellijke ingang opgezegd wegens de corona-situatie en de vervoerder doorverwezen naar de spotmarkt, waar het spaarzame overgebleven werk en de transportprijzen, die veelal al tientallen procenten beneden de bodem zitten, nog verder onder druk komen te staan.

Zo resulteert e.e.a. in lange wachttijden voor de resterende transporten, waarop totaal geen zicht meer is. Extreem lage tarieven, lange laad- en losdata zonder enige vorm van betaalde wachttijd. Er circuleren aanbiedingen van begin april te laden en 15 mei losgereed voor een transport van 3 à 4 dagen.

Code 50.40.3 (Sleep- en duwvaart) zou aan 50.40.1 nog toegevoegd moeten worden voor de kleinere ondernemingen, aangezien deze nu regelmatig geconfronteerd worden met stilgelegde bouw- en baggerprojecten tengevolge van coronaproblematiek bij opdrachtgevers. Daarnaast werken veel duwboten in combinatie met eigen of ingehuurde duwbakken in dezelfde sector als de vrachtvaart en ondervinden diezelfde problemen.

Naast deze toevoeging van de SBI-code speelt in de (niet-horeca) voorwaarden de eis, dat het privéadres van de eigenaar/eigenaren niet gelijk mag zijn aan het vestigingsadres. Dit past niet in de binnenvaartsituatie, aangezien dat daar meestal wel het geval is en het schip het bedrijfsmiddel.
Daarnaast moet het bankrekeningnummer van de aanvrager op naam van de onderneming staan. Dikwijls staat in binnenvaartbedrijven de bankrekening op naam van de eigenaar en eventueel de echtgenoot/partner.
Een vraagteken stellen we bij de eis, dat in de periode van 16 maart 2020 t/m 15 juni 2020 ten minste € 4.000 aan vaste lasten te verwachten moet zijn. De hoogte van doorlopende vaste lasten is uiteraard sterk afhankelijk van het soort bedrijf en de grootte ervan.

Betreffende de TOZO-regeling:

Ondernemers, die de pensioengerechtigde leeftijd bereikt hebben, komen niet in aanmerking voor de TOZO-regeling. Ondernemers in de binnenvaart hebben zelden of nooit een aanvullend pensioen en zijn dus enkel op hun AOW aangewezen, waarbij het schip wordt aangehouden als aanvulling op de AOW. Daarnaast zit het extra pensioen meestal in het schip, wat wegens de al jaren durende zwakke marktpositie en aangescherpte technische eisen slecht of niet verkoopbaar is. Ook andere organisaties, zoals ZZP-Nederland, hebben dit weigeren van AOW-gerechtigden al als onredelijk aangemerkt.

In de praktijk hebben veel binnenvaartondernemers van bovenstaande groep geen of weinig vreemd kapitaal en een beperkte reserve, die juist bedoeld is als aanvulling op het (al dan niet al genietende) pensioen en voor onverwachte reparaties, welke reserve ze nu dus eerst zouden moeten opmaken. Bij onverwachte reparatiekosten is externe financiering vrijwel uitgesloten en na de crisis (wanneer dat ook zal zijn) is het kleine beetje extra pensioen dus ook weg.

Met vriendelijke groet,
Bestuur en Denktank ASV.

Ligplaatsen

Binnen Rijkswaterstaat wordt met man en macht gewerkt om de ligplaatsenproblematiek in goede banen te leiden. De ligplaatsbezetting wordt nu dagelijks gemonitord, zodat we afwijkingen tijdig waarnemen en waar nodig direct maatregelen kunnen nemen. Ik roep de sector op om ons te helpen bij het accuraat en actueel houden van het beeld bij de ligplaatsen. Hebben schippers signalen of valt ze iets op, laat ze het dan melden, bijvoorbeeld via vaarmelder.nl. Er is al besloten om zeer terughoudend te zijn met handhaving rondom de drie keer 24 uur bezetting. In de praktijk betekent dit dat schippers wat langer kunnen blijven liggen. Het spreekt voor zich dat de veiligheid en een vlotte doorstroming op de vaarwegen daarbij niet in het geding mogen komen. Samen met de verschillende regio's wordt momenteel in kaart gebracht wat er nodig is aan aanvullende ligplaatsen en de daarbij behorende voorzieningen.

Bestuurskern Dir.Maritieme Zaken Afd. Binnenvaart en Vaarwegen
Ons kenmerk IENW/BSK-2020/57795

TOGS (Tegemoetkoming Ondernemers Getroffen Sectoren)

Bericht van het Ministerie:

Op 7 april heeft het kabinet besloten over uitbreiding van de regeling Tegemoetkoming Ondernemers Getroffen Sectoren (TOGS). Daarbij zijn ook enkele voor de binnenvaart relevante SBI-codes aan de lijst toegevoegd:

- **Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten) (50.30)**
- **Dienstverlening voor vervoer over water (52.22)**
- **Verhuur en lease van schepen (77.34)**

Dat betekent dat ook deze sectoren een aanvraag kunnen doen om een eenmalige uitkering van €4.000 als tegemoetkoming te ontvangen. Aanvragen vanuit deze aanvullende sectoren kunnen waarschijnlijk vanaf woensdag 15 april 2020 bij RVO worden ingediend. De Kamerbrief en een volledig overzicht van de uitbreidingslijst is gevoegd bij deze e-mail.

De begeleidende Kamerbrief gaat in op de eis dat er sprake moet zijn van een ondernemer met een aparte bedrijfsvestiging, maar geeft geen definitief uitsluitsel over de sectoren die van dit criterium worden uitgezonderd. Een dergelijke uitzondering is bijvoorbeeld relevant voor binnenvaartschippers, die vaak op het huisadres geregistreerd staan, maar vaste lasten in de vorm van een binnenvaartschip hebben. Wij zijn hierover nog in ambtelijk contact met EZK. Ik houd u op de hoogte.

Coronamaatregelen Amsterdam en Rotterdam

Amsterdam en Rotterdam, wat maak je ons nou?

Corona houdt ons allemaal bezig en behalve dat het leven in veel opzichten zwaarder wordt, proberen ook bepaalde overheden ons tegemoet te komen. We horen van de vele maatregelen die er getroffen worden voor ondernemers en ZZP'ers. Dat is positief nieuws.

Ook internationaal zien we ontwikkelingen die in ieder geval aangeven dat men de schipper tegemoet wil komen.

Zo zijn rond Parijs extra ligplaatsen gecreeerd inclusief voorzieningen voor schippers. De vaarkosten in Frankrijk zijn al weken geleden afgeschaft. In Duitsland (Hamburg) hoeft men ook al sinds enkele weken geen havengeld meer te betalen. En in België zijn de doorvaartkosten al enige jaren geminimaliseerd ter bevordering van de binnenvaart.

Maar de grote Nederlandse havens laten het afweten. Rotterdam laat alleen al gedurende enige weken weten dat men "aan het denken is" over maatregelen om de schipper tegemoet te komen. Maar Amsterdam is eruit: je mag langer liggen dan de 7 dagen en als klap op de vuurpijl mag je het havengeld later betalen zonder extra boete.
En dat terwijl al weken voor dit besluit de ASV aan Amsterdam gevraagd heeft haar hart te laten spreken richting de binnenvaartsector in deze moeilijke tijden.

We ontvingen begin april dit bericht uit Amsterdam:

Coronabetalingsregelingen voor klanten van Port of Amsterdam

Port of Amsterdam gaat tijdelijk onze klanten de mogelijkheid bieden om gebruik te kunnen maken van verruimde betalingsregelingen voor binnenhavengeld.

We streven ernaar om de uitvoering van de coronabetalingsregelingen voor klanten zo gemakkelijk mogelijk te maken. U ontvangt volgende week, onder andere via deze nieuwsbrief, meer informatie. Dan informeren wij u ook hoe u van onderstaande coronabetalingsregelingen gebruik kunt maken.

Binnenhavengeld*-

- Voor alle facturen tot uiterlijk 1 juni 2020 geldt een standaard verlenging van de betalingstermijn naar 60 dagen na factuurdatum, zonder dat voor deze verlenging rente en/of extra kosten in rekening wordt gebracht. Uw huidige betaalwijze blijft gelijk.

*Bovenstaande tijdelijke coronabetalingsregelingen gelden niet voor facturen en termijnen die voor 6 april 2020 al zijn voldaan of geïncasseerd. Port of Amsterdam behoudt zich het recht voor de coronabetalingsregelingen, de looptijd of de voorwaarden voor het gebruik tussentijds te wijzigen. Houdt hiervoor onze nieuwsbrief en website in de gaten.-

Zozo, we zijn onder de indruk. Rotterdam horen we overigens helemaal niet over enige tegemoetkoming richting de binnenvaart. Treurig hoor, van dit soort steden.

Voetnoot: *Zie de reacties op facebook: hoe zou het toch komen dat de binnenvaartschippers zich zo ongewenst voelen in de Nederlandse havens? En waarom zouden die havens dat eigenlijk willen als men er toch ook van afhankelijk is? Wij begrijpen er niets van.*

Corona en de situatie in Zuid-Frankrijk

Bericht uit (Zuid-)Frankrijk:

Hieronder een bericht van een van onze leden waarbij de situatie i.v.m. Corona pijnlijk duidelijk maakt hoe er met de binnenvaart omgegaan wordt.

Via deze weg willen wij jullie een bericht doen vanuit Zuid-Frankrijk waar wij als Spitsenschipper opgesloten liggen.
Wetende dat er ondernemingen zijn in bijvoorbeeld de cruisevaart, die waarschijnlijk veel erger zijn getroffen, willen wij graag aandacht vragen voor de onachtzaamheid, die wij hier mee maken op onze reis.
Hieronder een verslag van een reis (die helaas nog niet ten einde is) met hindernissen:

Een Spitsenreis naar het zuiden.

We beginnen januari 2020 goed met een reis om eind januari te laden in Gent voor Sète. Gezien het beperkte reis aanbod op dat moment zijn we mooi even onder de pannen met onze 3 weken heen en 3 weken terug.
De reis begint voorspoedig en verloopt verder ook voorspoedig. Zo voorspoedig zelfs dat we 14 februari al aankomen en 1 week inlopen op onze voorganger. Gelijk na het weekend kunnen we lossen en de terugreis aanvangen! Tijd genoeg om de geplande stremming van het kanaal Champagne en Bourgogne voor te zijn om weer noordelijker te gaan laden voor Nederland/ België en gelijk ook maar een B&B gast mee te nemen op onze reis omhoog.

Kink in de kabel.
Op 18 februari bereikt ons het nieuws dat de sluis van Sablons eruit ligt. De beneden deur is eruit geklapt en ligt op het achterdek van een gastanker, die door de klap geknikt en terug de sluis uitgespoeld is. Het bergen van de tanker met gevaarlijke stof zal uiteindelijk 3 weken in beslag nemen. Waarna de sluis pas gerepareerd mag worden. Heel netjes worden we wekelijks vanuit de CNR, middels een bulletin, op de hoogte gehouden. Door oponthoud aan de berging van de gastanker krijgt men het niet voor elkaar de sluis te repareren voor de al eerder geplande stremming op de Rhône (8 tot 19 maart). We wachten het rustig af en schilderen tot vervelens toe het schip.
Prima denk je dan, we kunnen een schadevergoeding tegemoet zien, zoals blijkt uit alle gegevens en informatie die we aan moeten leveren bij de CNR.

De laatste prognose is nu dat de sluis tussen 28 en 30 maart weer operationeel zal zijn. (???)

Dan is het 17 maart! Corona legt ook het openbare leven in Frankrijk plat. We mogen enkel nog met een verklaring van boord en niet meer dan 1 km van “huis” vandaan.

Al snel horen we via andere schippers dat door alle maatregelen de geplande onderhoudsstremming van het kanaal Champagne en Bourgogne geannuleerd is. Goed nieuws voor ons, dat scheelt heel veel extra tijd en werk. Onze andere optie, het kanaal richting de Seine (Canal de Centre) is 22 maart weer geopend, maar ondieper, lagere bruggen en langer en is dus nogal een beproeving.

Wat gebeurt er tot onze grote verbazing? De kleine vaarwegen worden per 17 maart onmiddellijk gestremd vanwege de Corona maatregelen. Niet voor bepaalde tijd, maar voor onbepaalde tijd. Waar president Macron 20 april aangeeft, doet de VNF het maar gelijk rigoureuzer. Hetzelfde geldt voor het kanaal richting de Rijn (Canal Rhône au Rhin). Geen probleem denken we nog.

Echter …… Vlak voor het kanaal Champagne en Bourgogne worden 2 sluizen, Auxonne en Poncey gesloten voor onderhoud van 2 tot 27 maart. Als op 17 maart Frankrijk de Corona maatregelen afkondigt, laat het bedrijf wat aan de sluis in Poncey werkt, onmiddellijk alles vallen en vertrekt. Waarmee de werkzaamheden stil komen te liggen. Totale onduidelijkheid achterlatend over wanneer men denkt het

werk af te maken.

Nu kunnen we dus tot nader order niet door Poncey. De werkzaamheden zullen nog zeker 10 werkdagen in beslag nemen als het werk weer hervat wordt. Niemand weet echter wanneer!

Het lastige in dit alles ook is dat er niemand is om op aan te spreken. Als men de sluis belt, is het gewoon een “nee en ik weet niet” en dan houdt het op. Ons in totale verwarring achterlatend.
Het Heerenschip en de Steven Roos zitten dus beiden volledig opgesloten zonder enige kans op werk als ook inkomsten sinds 17 februari!

Wat tot nu toe ook onze verbazing schetst, is de totale onachtzaamheid. Je zou verwachten dat men als VNF (semi-overheidsinstantie) ook de (buitenlandse) schepen in haar vaargebied mee zou nemen in het hele Lock down gebeuren. Even informeert over de maatregelen, wellicht vraagt of alles ok is aan boord etc. In de 36 dagen die we stil hebben gelegen bij de VNF in Frontignan, in afwachting van heropening van de Rhône sluis, hebben we niemand gezien of gehoord. Men heeft het gebouwtje op slot gedraaid en is er vandoor gegaan.

Hoelang gaat deze ongewenste gevangenschap nog duren? Wanneer kunnen wij onze bijdrage, om de economie nog enigszins draaiende te houden, weer leveren? Eindigen we, vertrokken als gezond bedrijf, nu als clochard onder een Franse brug? Wie het weet, mag het zeggen. Zeker hier in Frankrijk.

Onzekere groet in rare tijden van 2 Spitsenschippers,

Frankrijk aanvullende informatie

Coronavirus en de gevolgen in Frankrijk
COVID19 bericht van VNF.

- De vaarkosten vervallen met deze maatregelen voor het Petit Gabarit.
- Je moet wel aangifte doen met VELI voor de statistieken, maar er wordt geen factuur gestuurd.
- Pleziervaart is (net als in Vlaanderen) verboden.
- Een overzicht van de huidige schuttijden op meest gangbare vaarwegen in Frankrijk t/m 31 maart.
- Hele land 8:00 - 12:30/ 13:15 - 18:00 uur met uitzondering van:
  - Kleine kanaaltjes 8:00 - 17:00
  - Rijn voorlopig onveranderd
  - M-rivieren (Moezel, Maas, Marne) wijken ook af.
- Rijn: voorlopig onveranderd (volgens schrijven VNF Covid-A9)
- Moezel: weekdagen 7:30 - 17:30/ weekend en feestdagen 9:00 - 18:00
- Meuse: 4 cheminées: weekdagen 8:00 - 18:00/ weekend en feestdagen gesloten (Maas is verder gestremd)
- Grand Gabarit: van Duinkerken t/m Belgische grens op de Schelde + Canal de la Deule: 8:00 - 12:30 / 13:15 - 18:00 / nachtbediening op afroep is opgeschort, slechts bij uitzondering toegekend na beoordeling door VNF.
- Canal du Nord via Oise t/m Seine + Marne (St Maurice, Creteil, St Maur) + Yonne (Cannes Ecluse - Barbey): 8:00 - 12:30 / 13:15 - 18:00
- Rest Marne + kanaal van 8:00 - 18:00 bestellen 2 dagen van te voren
- Kanalengebied Champagne/Ardennen: vanaf Sempigny richting Sambre, Canal St Quentin, Abbécourt, Aisne + kanaal, Ardennes (deel wat niet gestremd is), Canal Oise à la Marne, Canal Marne van Vraux tot Vitry: 8:00 - 17:00

Noot:
- Op teletekst staat Canal du Nord middagstop van 12 tot 13 uur. Dit klopt niet! Dit is dinsdag gelijk getrokken met de rest. 12:30 tot 13:15 uur.
- L’Aisne is weer open (was Crue)

Algemene informatie:
- Als je kijkt naar teletekst pagina 722 kun je zien dat de schuttijden in Frankrijk significant verminderd zijn. In grote gedeeltes van het land is de mogelijkheid tot schutten teruggegaan van 14 uur naar 8 à 9 uur per dag.

- Verdere informatie: http://www.vnf.fr/avisbat/RechercheAvisWebAction.do?page=RechercheAvis

In de bijlage staat onder andere:

Met uitzondering van de Rijn worden de sluizen voor commerciële navigatie voor het vervoer van goederen voor nu onderhouden, maar op verminderd dagelijkse schema, die ook van sector tot sector enigszins kan variëren. Deze maatregelen kunnen afhankelijk van de situatie evolueren.

De betreffende territoriale afdelingen informeren de schipper via kennisgevingen aan schippers (avis de la batellerie) en via de VNF-website.

Wat de Rijn betreft, blijven de voorzieningen voor nu zoals gewoonlijk open. Deze maatregel kan echter evolueren afhankelijk van besluiten die met andere Europese staten zijn genomen, met name na de Raad van Europese Ministers van woensdag 18 maart.

Op de kleine waterwegen:
Op aanvraag van de vervoerders aan de VNF regiokantoren, naar gelang de VNF capaciteiten heeft gedurende deze periode, kan het bedienen van de sluizen voor de commerciële navigatie voor het goederenvervoer overwogen worden.
Deze maatregelen kunnen afhankelijk van de situatie evolueren.

JUSTIFICATIF DE DÉPLACEMENT PROFESSIONNEL

En application de l'article 1er du décret du 16 mars 2020 portant réglementation des déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus Covid-19 :

Je soussigné(e), ..., (fonction) ....., certifie que les déplacements de la personne ci-après, entre son domicile et son lieu d'activité professionnelle, ne peuvent être différés ou sont indispensables à l'exercice d'activités ne pouvant être organisées sous forme de télétravail (au sens du 1er du 2e alinéa de l'article 1er du décret du 16 mars 2020 portant réglementation des déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus Covid-19) :

Nom : .....

Prénom : .....

Date de naissance : .....

Adresse du domicile : .....

Nature de l'activité professionnelle : .....

Lieu d'exercice de l'activité professionnelle : .....

Trajet de déplacement : .....

Moyen de déplacement : .....

(Nom et cachet de l'employeur)

Fait à ....., le...../...../2020

ATTESTATION DE DÉPLACEMENT DÉROGATOIRE

En application de l'article 1er du décret du 16 mars 2020 portant réglementation des déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus Covid-19 :

Je soussigné(e)

Mme / M. .....

Né(e) le : .....

Demeurant : .....
.....
.....

certifie que mon déplacement est lié au motif suivant (cocher la case) autorisé par l'article 1er du décret du 16 mars 2020 portant réglementation des déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus Covid-19 :

☐ déplacements entre le domicile et le lieu d'exercice de l'activité professionnelle, lorsqu'ils sont indispensables à l'exercice d'activités ne pouvant être organisées sous forme de télétravail (sur justificatif permanent) ou déplacements professionnels ne pouvant être différés;

☐ déplacements pour effectuer des achats de première nécessité dans des établissements autorisés (liste sur gouvernement.fr);

☐ déplacements pour motif de santé;

☐ déplacements pour motif familial impérieux, pour l'assistance aux personnes vulnérables ou la garde d'enfants;

☐ déplacements brefs, à proximité du domicile, liés à l'activité physique individuelle des personnes, à l'exclusion de toute pratique sportive collective, et aux besoins des animaux de compagnie.

Fait à ....., le...../...../2020

(signature)

Reactie van een schipper op de COVID 19 maatregelen

Naar aanleiding van een vraag van de ASV om charters, waarin aangetoond wordt hoe er met schippers wordt omgegaan, ontving de ASV een charter begeleid door een schrijven dat we graag met u willen delen.

Hierbij onze charter met de COVID 19 maatregelen.
De vrachten zijn zeer slecht, onderhandelen zit er momenteel niet in. Als we dat toch proberen, dan is het al aan iemand anders vergeven. Wij bevrachten deze zomer bijna 2 jaar één van onze schepen op de spotmarkt (we hebben even een vast werk kunnen doen) en het is gewoon 1 grote maffia!

Wij hebben niets te zeggen, niets te willen! Wat betreft de overliggeld condities, wordt de wet gekozen door de bevrachter, ook al is dat een verouderde wet! Ik zeg altijd “als ik een boete moet betalen, zeg ik ook niet dat ik die “halve Belgische wet” wil betalen of volgens de Duitse wet van ‘94 in plaats van de meest recente wet!”

Wanneer we een overliggeld factuur willen maken, volgens ons zoals de wet het voorschrijft, krijgen we verwijten dat we dat niet kunnen maken en worden wij verzocht om deze aan te passen, met lees tussen regels “kom anders bij ons niet meer aankloppen voor werk”.

Als we ergens door omstandigheden te laat komen (waar we echt niet aan kunnen doen), krijgen we een claim die totaal niet in proportie is en verdient de kraan aan de wal plots meer voor een paar uur overtime dan onze dagprijs bedraagt.

Onlangs hetzelfde meegemaakt met een vrachtwagen die onze bilges moest komen leegpompen.
Factuur opgemaakt met “uur vertrek depot, hoeveel uren onderweg, leegmaken, terug hoeveel uren onderweg, aankomst depot + lossen + verwijderingsbijdrage), wat perfect normaal is, maar opnieuw verdiende die vrachtwagen meer op een paar uur dan wij op 1 dag!

Een ander dingetje is bovendien dat de bevrachters meer en meer vechten tegen de KWZ-regelgeving. Ze willen een ander percentage of helemaal niet. Dit is opgelegd door de Duitse wet en wordt zelfs gefund door de Duitse overheid. Dus als wij het niet krijgen, waar gaat dat dan naar toe, is de vraag?!

Volgens ons is de spotmarkt een achterhaald concept en is het totaal niet logisch dat onze prijzen worden bepaald door de andere partijen.
Waarom mogen wij niet gewoon onze factuur opmaken, zodat wij onze kosten kunnen doorrekenen, zoals wij die effectief gemaakt hebben. Zodat wij een winstgevend bedrijf kunnen zijn, kunnen investeren in de toekomst; modernisering en vergroening zoals de sector dat verwacht.

Er zou een overkoepelende Europese commissie moeten komen met een regulariserende rol, waar je dergelijke zaken zou kunnen aanmelden en waar deze eventueel zelfs beoordeeld kunnen worden.

Het is bovendien helemaal niet correct dat je in Nederland zomaar bevrachter kan worden, zonder licentie. Commissie nemen is eenvoudig op die manier en komt het onderhandelen niet tegemoet.
Bovendien is het nog maar de vraag of ze alleen maar “commissie” nemen. Dat zou ook eens grondig onderzocht mogen worden.
Het mooiste bewijs is dat een commissienemer gebaat is bij een zo hoog mogelijk bedrag dat resulteert in een betere commissie. Waarom worden die vrachtprijzen dan zo laag mogelijk gehouden?

Ik kan nog veel meer onrechtvaardige situaties vertellen, maar dan wordt deze mail ettelijke pagina’s lang.
Het wordt echt tijd dat er opgetreden wordt in deze unfaire spotmarkt!

WE ZITTEN NIET IN HET ZELFDE SCHUITJE ...

(Vertaald uit het Engels)

Ik heb gehoord dat we allemaal in hetzelfde schuitje zitten, maar zo is het niet. We zitten in dezelfde storm, maar niet in dezelfde schuit. Uw schuit kan schipbreuk lijden en het mijne misschien niet. Of vice versa.

Voor sommigen is quarantaine fantastisch, een moment van bezinning, van opnieuw verbinden. In joggingbroek op de bank met een wijntje of koffie. Voor anderen is dit een enorme financiële en gezinscrisis.

Sommigen die alleen wonen, worden geconfronteerd met eindeloze eenzaamheid. Terwijl het voor anderen vrede, rust en tijd is met het gezin.

Met een bedrijfs- of staatsuitkering brengen sommigen meer geld binnen voor hun huishoudens dan dat ze werkten. Anderen werken meer uren voor minder geld vanwege loonsverlagingen of omzetverlies.

Sommigen maakten zich zorgen over het krijgen van een bepaald chocolade-ei voor Pasen, anderen waren bezorgd of er genoeg brood, melk en eieren zouden zijn voor het weekend.

Sommigen willen weer aan het werk omdat ze niet in aanmerking komen voor een uitkering en geen geld meer hebben. Anderen willen de mensen doden die zich niet aan de quarantaine houden.

Sommigen besteden 2-3 uur per dag thuis aan het helpen van hun kind met online onderwijs, terwijl anderen 2-3 uur per dag besteden aan het onderwijzen van hun kinderen en daarnaast ook nog een werkdag van 10-12 uur hebben.

Sommigen werken aan de frontlinie, in de gezondheidszorg, openbare diensten die de gemeenschappen draaiende houden, waarbij ze hun eigen gezondheid voor anderen riskeren. Sommigen zijn boeren of vissers, die worstelen om nieuwe logistiek te vinden om hun eigen families en die van anderen te voeden.

Sommigen hebben de dood van het virus bijna meegemaakt, sommigen hebben er al iemand van verloren en sommigen weten niet zeker of hun geliefden het zullen redden. Anderen geloven niet dat dit een groot probleem is.

Sommigen hebben vertrouwen in God en verwachten in 2020 wonderen. Anderen zeggen dat het ergste nog moet komen.

Dus vrienden, we zitten niet in hetzelfde schuitje. We maken een tijd door waarin onze ervaringen en behoeften totaal anders zijn. Ieder van ons zal op onze eigen manier uit deze storm tevoorschijn komen. Het is erg belangrijk om verder te kijken dan wat op het eerste gezicht te zien is.

We zitten allemaal op verschillende schuitjes tijdens deze storm en beleven allemaal een heel andere reis.

(Auteur onbekend)

Vergroenen

Groen, multimodaal transport

Wallonië zijn tijd vèr vooruit: Sinds 1968 kan hier zo'n 1500 ton aan schepen per keer verplaatst worden over een afstand van 1468 meter op 118 wielen. Daarbij een hoogteverschil overbruggend van 68 meter. En dat alles op witte steenkool-energie.

ASV zet een pas op de plaats

ASV zet een pas op de plaats betreffende het labelsysteem

Ook in tijden van de (corona) crisis wil het Ministerie I&W stappen zetten wat vergroenen betreft. De ASV is daarom uitgenodigd middels een video-overleg om mee te praten over de nadere invulling van het labelsysteem. Een systeem waar de ASV op zich niet tegen is, maar waarbij wij ons al eerder uitgesproken hebben tegen de wijze waarop men daar invulling aan wil geven: omdat het te duur, te tijdsintensief en veel te ingewikkeld is. Kortom, naar onze mening zadelt dit systeem de schipper weer met veel regels, werk en kosten op, terwijl de landen om ons heen juist bezig zijn de schippers te verleiden tot vergroenen en het mogelijk maken dat te doen door o.a. het verstrekken van subsidies. Daar heeft de ASV meermaals op gewezen, maar tot nu toe zonder resultaat.

ASV zal daarom niet deelnemen aan het video-overleg.

Gezien de huidige crisis stelt de ASV voor de stand van het overleg te bevriezen tot het moment dat de gevolgen van de huidige situatie duidelijker worden.

Niemand kan de consequenties van dit alles overzien en om nu alvast een systeem op te tuigen, waarbij de kosten op uitvoerend en financieel gebied bij de schipper (direct of indirect) komen te liggen, lijkt ons nu even niet aan de orde.

Liever zouden wij zien dat de tijd gebruikt wordt om te onderzoeken welke ontwikkelingen op milieu gebied ons allemaal verder kunnen helpen. Daar willen we graag mee meedenken via bijvoorbeeld digitale rondes.

*Achtergrondinformatie: Labelsysteem voor schepen:
voor de verduurzaming van de binnenvaartvloot vindt men het belangrijk dat de milieuprestatie (CO2 en luchtverontreiniging) van een schip kan worden geduid. Een labelsysteem wordt hiervoor een belangrijk instrument. Het labelsysteem kan ook een belangrijke rol gaan spelen bij uitkeringen en bijdragen aan het beoogde Europese verduurzamingsfonds voor de binnenvaart.

Problemen met Change TL

Change TL is een combinatie van GTL, FAME én natuurlijke enzymen.

Onlangs is bekend geworden dat Change TL problemen geeft bij veel motoren en dan vooral bij de filters en inspuitsystemen. Ook de uitlaat is vuiler dan bij gewone gasolie. Kort samengevat: hier moet nog meer onderzoek naar gedaan worden, want de foto's spreken voor zich.
Hieruit blijkt maar weer dat, wanneer men over vergroening praat, het van essentieel belang is dat zaken eerst getest worden alvorens te promoten als tussenstap of als oplossing voor de vergroening.

Resultaat na 5 maanden varen met change TL.

Uit een andere test zijn de volgende resultaten bekend:

GTL Fuel leverde aanzienlijke emissievoordelen op in vergelijking met 10 PPM diesel in beide scheepstests:
NOx : 7,7 - 9,4% voordeel (bij bepaalde motorbelastingen tot 20,5%)
PM : 36,8 - 58,5% voordeel (bij bepaalde motorbelastingen tot 70,1%)
CO : 0 - 11,1% voordeel
HC : 10,3 - 46,7% voordeel

Fosfine

Zorgplicht niet nagekomen

Zorgplicht t.o.v. FOX (en anderen) niet nagekomen i.v.m. fosfinekwestie

Je zou het bijna vergeten, maar voordat we allemaal in de ban van corona waren, was het ongeval met de FOX een onderwerp waar politiek en media zich volop mee bezig hielden.

De ASV heeft n.a.v. dit voorval onze kritiek middels een brief geuit op het plan van aanpak en een gesprek gevoerd met de havenmeester van Amsterdam plus twee ambtenaren (zie het verslag daarover in de nieuwsbrief).

Daarbij heeft de ASV gereageerd op het evaluatierapport d.d. 2 maart 2020 van de Onderzoekscommissie Veiligheidsincidenten Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal gebied.

De ASV is inmiddels op de hoogte van het feit dat advocatenkantoor Van Dam en Kruidenier ook aandacht heeft gevraagd van de havenmeester van Amsterdam voor een aantal punten/aspecten van deze zaak.

Men wist dat het zeeschip onvoldoende vrij was van ontsmettingsmiddelen
Wat ons duidelijk wordt, is dat in dit geval het zeeschip nooit de waardering: *"voldoende vrij van ontsmettingsmiddelen"* had mogen krijgen, simpelweg OMDAT er met nog niet uitgereageerde fosfinetabletten gewerkt is. Bij sleeves kan men door te tellen concluderen dat alle sleeves verwijderd zijn en als de metingen dan een acceptabele waarde laten zien, dan weet men ook waar men aan toe is. Echter, in geval van pillen heeft men geen idee hoeveel er zijn en waar ze zijn, dus de metingen zijn nooit afdoende. Art 1.1 stelt dan ook dat "voldoende vrij van ontsmettingsmiddelen" alleen geldt als *alle houders met ontsmettingsmiddelen (dus alle fosfinepillen, red) uit de lading zijn verwijderd.*

Verbod overslag van lading die onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen
In dit geval geldt Art. 10 lid 1 sub 5 Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 (hierna: Havenreglement) die de overslag verbiedt van lading die onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen, ***tenzij de havenmeester een door de gasmeetdeskundige opgesteld schriftelijk plan van aanpak heeft goedgekeurd, dat in ieder geval onder meer bevat (b) de wijze waarop de veiligheid van het schip en de omgeving worden gewaarborgd.***
Uit deze bepalingen in onderling verband en samenhang gelezen volgt dat de Havenmeester ervoor verantwoordelijk is om er op toe te zien en te waarborgen, dat een lading waarin zich nog niet uitgereageerde fosfinetabletten bevinden (en die daarom niet voldoende vrij van ontsmettingsmiddelen is), niet vanuit een zeeschip (hier: de Smarta) in een binnenschip (hier de Fox en andere schepen) wordt overgeslagen, tenzij er een door de gasmeetdeskundige opgesteld plan van aanpak is, dat voorziet in waarborging van de veiligheid van schip en omgeving. De havenmeester dient dit plan van aanpak dan te beoordelen en goed te keuren voordat de overslag mag worden aangevangen.

Zorgplicht niet nagekomen
We trekken ook de conclusie dat de zorgplicht die men heeft tegenover de schipper en bemanning niet is nagekomen. De gasmeetdeskundige/gassingsleider (gasdokter) dient namelijk in het bezit te zijn van een bewijs van vakbekwaamheid t.a.v. een gasmeetdeskundige als bedoeld in de Regeling gewasbeschermingsmiddelen en biociden. De opleiding tot gassingsleider leert wat '*zorgplicht'* in de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden betekent. Die zorgplicht is vastgelegd in art. 2a van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en houdt in:
"Eenieder is verplicht op zorgvuldige wijze om te gaan met gewasbeschermingsmiddelen, biociden, de daarbij behorende werkzame stoffen of daarbij gebruikte toevoegingsstoffen, alsmede restanten daarvan of de aangebroken verpakkingen. Die zorgvuldigheid houdt in ieder geval in, dat een ieder, die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten gevaar ontstaat of kan ontstaan voor een mens, voor een dier (…) verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten, tenzij zulks in redelijkheid niet van hem kan worden gevergd, dan wel onverwijld alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde voornoemd gevaar te voorkomen of de nadelige gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken."
Deze zorgplicht dient door zowel de gassingsleider als de havenmeester in acht te worden genomen.

De havenmeester en de gassingsleider hadden op grond van hun zorgplicht de schippers van de binnenschepen in ieder geval op de hoogte dienen te stellen van het risico dat zich in de lading nog niet uitgereageerde fosfinetabletten bevonden, die later alsnog zouden kunnen gaan oplossen. In dat verband is ook van belang dat lading met een te hoog fosfinegehalte gevaarlijke lading in de zin van het ADN is, die alleen door daarvoor gecertificeerde binnenschepen mag worden vervoerd. De Fox beschikte niet over een ADN-certificaat.

De havenmeester had op grond van het gasmeetcertificaat moeten onderkennen dat er geen (bijzonder) plan van aanpak ter goedkeuring was voorgelegd met gerichte maatregelen voor het verwijderen of onschadelijk maken van de losse fosfinetabletten in de lading. Onder de toepasselijke regelgeving had de havenmeester de overslag onder de gegeven omstandigheden niet vrij mogen geven maar met een beroep op art. 10.5 Havenreglement moeten verbieden, vooral omdat dit risico (bij de havenmeester en) in de literatuur wel bekend was/is.

Evaluatie fosfine incident met het binnenvaartschip Fox

Reactie ASV Evaluatie fosfine incident met het binnenvaartschip Fox

Hierbij stuur ik u de (uitgebreide) reactie op de evaluatie uitgevoerd door de Onderzoekscommissie veiligheidsincidenten Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied naar de toedracht i.v.m. fosfine incident met het binnenvaartschip Fox.

Reactie algemeen:
De ASV is verheugd over het feit dat men over het protocol zelf wat op- en aanmerkingen en voorstellen heeft. Ze gaan ons niet ver genoeg, maar het is in ieder geval een opening tot een verbetering van de gang van zaken.

Verder werden wij helaas bevestigd in een aantal zaken die te maken hadden met het verkrijgen van de juiste (noodzakelijke) informatie op het juiste moment etc. Dat is wel zorgwekkend.
Een aantal zaken komen niet aan de orde, omdat dit heel specifiek gericht is op de situatie met de FOX. Wat ons betreft zou dit een aanleiding zijn om nog eens verder te kijken naar zaken die we in de toekomst kunnen voorkomen/verbeteren.

Verder missen we de afstemming op nationaal niveau. Er wordt wel vermeld dat die er niet is, maar niet gesuggereerd dat die er zou moeten komen, hoewel we horen en merken dat de havenmeester daar wel over in gesprek is met Rotterdam, dus dat is positief nieuws.

Ook positief is dat de havenmeester heeft besloten dat in dit soort gevallen ook aan boord van het binnenvaartschip gemeten moet worden.

Wel lijkt het rapport aan te tonen dat de rol van ILT en andere instanties in dit geval te veel op de achtergrond is tijdens het proces en daar zou ook zeker iets aan gedaan dienen te worden.
De aanbevelingen gericht aan het adres van de havenmeester van Amsterdam / directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, van het rapport zouden o.i. navolging verdienen.

Wat betreft de aanbevelingen uit het rapport:

Onderschreven wordt:
Herzie het plan van aanpak behorende bij het Havenreglement 2012 (en Regionale Havenverordening 2020 waar het Havenreglement per 1 januari 2020 in is opgegaan) met aandacht voor het specifieke karakter van losse pillen met het ontsmettingsmiddel fosfine. In de herziening van het plan van aanpak kunnen aanvullende maatregelen worden opgenomen waardoor meer duidelijkheid bestaat over het voldoende vrij van ontsmettingsmiddel verklaren van de lading, die met losse pillen is behandeld.

Niet ver genoeg gaat (volgens de ASV):
Dit kan betekenen dat diepgaander onderzoek door de gassingsleider wordt voorgeschreven in het geval van losse pillen, bijvoorbeeld met een aanvullende meting aan boord van het binnenvaartschip. Daarnaast is het van belang dat schippers van de schepen, die de lading ontvangen, op de hoogte gesteld worden van het feit dat de lading is behandeld met ontsmettingsmiddel bestaande uit losse pillen.

Voorstel ASV: Dit betekent dat diepgaander onderzoek door de gassingsleider wordt voorgeschreven (in het geval van losse pillen) **met een aanvullende meting aan boord** van het binnenvaartschip. Daarnaast is het van belang dat schippers van de schepen die de lading ontvangen, op de hoogte gesteld worden van het feit dat de lading is behandeld met ontsmettingsmiddel (bestaande uit losse pillen). **Zij ontvangen een certificaat waarop de waardes van de betreffende metingen aan boord vermeld zijn.**

Onderschreven wordt:
Bespreek met de sector van gassingsleiders hoe zij aan kunnen tonen dat met losse pillen behandelde lading toch voldoende vrij van ontsmettingsmiddel kan worden verklaard, waarbij het ontsmettingsmiddel na overslag daadwerkelijk uit de lading is verdwenen. Dat betekent dat een met ontsmettingsmiddelen behandelde lading die voldoende vrij wordt verklaard, ook daadwerkelijk voldoende vrij van ontsmettingsmiddel blijft. De gassingsleider moet daarnaast het specifieke gedrag van losse pillen meewegen in het advies aan de Havenmeester. De gassingsleider heeft hiervoor de expertise.

Niet ver genoeg gaat (volgens de ASV)
Alleen bespreken is niet voldoende. Er dient een duidelijk protocol te komen waarbij alle partijen aantoonbaar zich kunnen verzekeren van een veilig vervoer, waarbij de waardes gemeten en veilig bevonden zijn.

Voorstel ASV: Dit betekent dat diepgaander onderzoek door de gassingsleider wordt voorgeschreven (in het geval van losse pillen) met een **aanvullende meting aan boord van het binnenvaartschip.** Daarnaast is het van belang dat schippers van de schepen die de lading ontvangen, op de hoogte gesteld worden van het feit dat de lading is behandeld met ontsmettingsmiddel (bestaande uit losse pillen). **Zij ontvangen een certificaat waarop de waardes van de betreffende metingen aan boord vermeld zijn.**

Onderschreven wordt
Dat er beter opgetreden moet worden wanneer **zeeschepen niet voldoen aan de richtlijnen** zoals gesteld in de WvGS/IMSBC code.

Vraag ASV:
Is de aanbeveling om met Port State Control (Inspectie voor Leefomgeving & Transport) de toezichthoudende bevoegdheden voor wat betreft de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WvGS) onder mandaat door de Divisie Havenmeester te laten uitvoeren, de beste manier om dit tot stand te brengen?

Onderschreven wordt
De overweging om als Havenmeester de leiding te nemen in het bij elkaar brengen van de verschillende partijen binnen de logistieke keten om gezamenlijk de informatiepositie en het kennisniveau over het gebruik van ontsmettingsmiddelen te verbeteren.

Samenvattend wat betreft de aanbevelingen:
De ASV is hoopvol dat dit zal leiden tot een betere, veilige werkwijze voor de toekomst, maar er is nog een weg te gaan. In de volgende pagina's reageert de ASV specifieker en meer inhoudelijk op het rapport.

Fosfine

Op 21 februari heeft er een webinar plaatsgevonden, georganiseerd door Nieuwsblad Transport en weekblad Schuttevaer betreffende het ongeval met fosfine in de lading van binnenvaartschepen.

Sprekers waren:
- Jordi Kloos, redacteur Nieuwsblad Transport
- Sunniva Fluitsma, woordvoerder Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)
- Michiel Verwerft, CTO Eco Worldwide Solutions (EWS)
- Dirk van der Meulen, hoofdredacteur Schuttevaer

Aan aantal conclusies van dit webinar:
- De uitkomsten van het onderzoek naar het ongeval door SZW laten veel te lang op zich wachten.
- Het is bizar dat de Onderzoeksraad voor de Veiligheid dit niet als een relevant onderwerp beschouwt, waard om te onderzoeken, geen van de aanwezigen begreep dat.
- Het lijkt erop dat Amsterdamse haven dit slechts als “een incident” beschouwt en dus niet haar protocol zal gaan aanpassen.
- De Kamervragen zijn mooi, maar er wordt geen gevolg aan gegeven. De Minister had binnen een maand moeten antwoorden, dat is al lang voorbij en één van de twee partijen heeft niet eens de termijn voor de Kamervragen “verlengd”. Dus hoe hard zit de politiek hier nu echt bovenop?
- Het protocol in de Amsterdamse haven houdt onvoldoende rekening met de belangen van de bemanning op de binnenvaartschepen.
- In het protocol zou verankerd moeten zijn, dat
- - Schippers op de hoogte worden gesteld dat zij lading ontvangen uit een zeeschip dat “onder gas” gelegen heeft.
  - Altijd bij de binnenvaartschepen die laden vanuit een zeeschip dat “onder gas” gelegen heeft, wordt gemeten hoe hoog de waardes zijn.
  - De schippers een certificaat ontvangen waarop de conclusie “veilig” vermeld staat met daarbij de gemeten waardes.
- Verder zouden de protocollen gelijk moeten zijn in de verschillende havens, in ieder geval in Nederland maar eigenlijk in heel Europa.
- Schippers zouden nooit de verantwoordelijkheid dienen te krijgen dat zij moeten zorgen (als het binnenvaartschip wegens te hoge waarden ergens naar een ligplaats gestuurd is) dat er om de dag gemeten wordt. Die verantwoordelijkheid ligt bij de verlader.
- Het zou niet zo mogen zijn dat slechts één partij in een haven (Amsterdam) alle metingen altijd uitvoert.
- De wijze waarop de “gasdokters” hebben gewerkt in Amsterdam is absoluut niet goed gegaan. De vragen blijven: waar zijn de fouten gemaakt? Waar was ILT? Waar was het SZW?
- Als schippers apparatuur aan willen schaffen om zich veiliger te voelen zou dit altijd als “aanvullend” beschouwd dienen te worden. De verantwoordelijkheid voor een veilig product blijft bij de verlader liggen.

https://www.nieuwsbladtransport.nl/binnenvaart/2020/02/21/kijk-het-webinar-van-nt-terug-over-fosfinegas-in-lading/

Heeft u het gezien? Wat zijn uw reacties?

Minister wil één ‘fosfine-protocol’ voor alle havens

GIF-INCIDENT

Minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat wil dat alle Nederlandse zeehavens gezamenlijk afspraken maken om gif-incidenten zoals die op binnenvaartschip ‘Fox’ te voorkomen. Dat staat in de beantwoording op Kamervragen die de SP en VVD stelden over het inmiddels beruchte incident, waarbij twee schippers bijna om het leven kwamen.

JORDI KLOOS 20 april 2020 10:38

Rotterdam

Spudpalen (of ankers) in haven Rotterdam

Het gebruik van spudpalen (of ankers) in haven Rotterdam

Onderstaande ontving de ASV ter informatie:

Beste mevrouw, heer,

Graag willen wij u op de hoogte stellen van de onderstaande procedure m.b.t. het gebruik van spudpalen in de havens van Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Dordrecht, Papendrecht en Zwijndrecht. Deze procedure is opgesteld n.a.v. de nieuwe Havenverordening die in januari van kracht is geworden. Het is niet meer nodig om een ontheffing aan te vragen buiten de aangewezen locaties.

Deze procedure is ook beschikbaar op onze website www.portofrotterdam.com

We hopen u en uw leden hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Het gebruik van spudpalen (of ankers)

In de (nieuwe) havenverordening 2020 zijn in artikel 3.7 “Gebruik van ankers en spudpalen”, regels opgenomen voor het gebruik van spudpalen.
Spudpalen zijn alleen toegestaan;

1. In de door het college aangewezen gebieden;
2. Wanneer dit in overeenstemming is met de ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen of met een besluit met dezelfde strekking als een verkeersteken, of;
3. Als het gebruik geen schade toebrengt aan infrastructuur, in de onderwaterbodem aangebrachte ondergrondse infrastructuur of oever- of kadeverdedigingswerken. Hiervan dient voorafgaand aan het gebruik van spudpalen een melding te worden gedaan aan de havenmeester.

Ad b). De relevante Bekendmakingen aan de Scheepvaart zijn:

- Bekendmaking aan de Scheepvaart tevens verkeersbesluit Calandkanaal/Seinehaven/Hartelkanaal,
- Bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken inzake het gebruik van spudpalen, Yangzekanaal / Europahaven / Mississippihaven / Hartelhaven / Waalhaven, Rotterdam

Ad c) Dit is een verandering ten opzichte van de vorige verordening. Hierin was het gebruik van spudpalen in eerste instantie verboden. Wanneer een schip dat ligplaats wilde nemen met spudpalen buiten een gebied dat was aangewezen, kon een ontheffing worden aangevraagd.

Sinds het inwerkingtreden van de nieuwe havenverordening op 6 januari is het gebruik van spudpalen buiten de aangewezen gebieden in beginsel toegestaan als geen schade wordt toegebracht aan de infrastructuur, in de onderwaterbodem aangebrachte ondergrondse infrastructuur of oever- of kadeverdedigingswerken. Voorafgaand aan het gebruik dient u dit altijd te melden aan de havenmeester

Let op! U dient voorafgaand aan het plaatsen van spudpalen te allen tijde zeker te stellen dat het gebruik hiervan geen schade kan veroorzaken.
Actuele informatie over de infrastructuur, in de onderwaterbodem aangebrachte ondergrondse infrastructuur of oever- en kadeverdedigingswerken is beschikbaar bij de havenmeester en kan worden opgevraagd bij het HCC. We streven er uiteraard naar u direct van informatie te kunnen voorzien. Omdat deze informatie eerst opgevraagd moet worden bij de betreffende bodembeheerder, zal dit echter niet altijd mogelijk zijn. Het verzoek is dan ook uw voornemen tot het plaatsen van spudpalen altijd zo vroegtijdig als mogelijk bij ons te melden.

Tot slot heeft het Havenbedrijf Rotterdam N.V. met verschillende aannemers contracten. Deze partijen zijn bekend met de actuele status van de bodem, infrastructuur en kaders. Ook voor hen geldt in dit geval een meldplicht bij de havenmeester.

De macht van de BOA’s in Dintelhaven

In de laatste week van februari werd de ASV benaderd door een lid met het verhaal dat er drie schepen in de Dintelhaven-ADM een boete hebben gehad voor het aanmeren op de laadpieren 5-6.
De ASV is dat verder gaan uitzoeken en heeft contact gehad met twee schippers die bekeurd zijn. De eerste schipper vertelde dat de RPA aan boord kwam en dat men gelijk een boete kreeg. Er was niet meer over te praten. Men kwam er niet af met een waarschuwing, wat natuurlijk ook gekund had.

De tweede schipper waar we contact mee hebben gehad, vertelde het volgende:
Hij was afgemeerd op pier 5. Nu hadden ze de borden veranderd, waardoor de schipper ook bedacht dat hij even na moest vragen hoe het nu zat; hij belde ADM op om te zeggen dat hij afgemeerd was op piertje vijf en ADM zei gelijk: “er hebben al twee schippers een boete gehad”. ADM was daar niet blij mee, zij wisten ook niet dat de borden waren veranderd.

De schipper heeft vervolgens op kanaal 14 HCC opgeroepen en uitgelegd wat de situatie was. Vervolgens heeft de schipper ook gezegd; “ik zie geen kans om weg te komen met de wind”. Het waaide tenslotte windkracht 8 à 9 BF en hij wilde het risico niet nemen om bij deze wind weg te varen. De betreffende medewerker van kanaal 14 HCC begreep het en gaf aan dat zij niet over de piertjes gingen, omdat die van ADM zijn. De medewerker vertelde de schipper: “als je toestemming hebt van ADM, mag je daar gewoon liggen”. “Oké” dacht de schipper. De schipper heeft ADM nog even gebeld en zij zeiden “je ligt er prima”. Anderhalf uur later kwam er een RPA boot langszij en zij vroegen wat de schipper hier deed. De schipper legde uit dat hij toestemming had van ADM en dat de HCC heeft verteld dat de afmeer-

palen van ADM zijn en dat hij hier mag liggen. Daar hadden de Boa's niks mee van doen: er hing een bord en als hij niet binnen een uur weg zou zijn, dan kreeg de schipper een boete, waarop de schipper zei: "dan kan je hem uitschrijven, want ik kan nu niet met deze zware wind gaan verhalen. Er is ook geen plek om te liggen". Ook daar hadden de BOA's niks mee van doen en als de schipper na een uur niet weg zou zijn, zou hij elke vier uur een boete ontvangen. Het gesprek tussen schipper en de BOA's liep, zoals u zult begrijpen, niet echt lekker.

De schipper heeft ook nog ADM gebeld en de telefoon aan de BOA's gegeven en ADM bevestigde dat schipper daar mocht liggen van ADM. Ook daar hadden de BOA's niks mee te maken.

Toen de BOA's nog opzij lagen, kwam er een piertje vrij waar de schipper wel mocht liggen. Bovendien was de wind iets afgenomen. Dus de schipper startte de motor om te gaan verhalen, waarop de BOA's vroegen wat hij nu ging doen. De schipper legde uit dat er nu een plek vrijgekomen was op het piertje, waar hij dus zou gaan liggen. Daarop zeiden de BOA's: "als u gewoon had geluisterd en niet had tegengesproken, dan had u die bekeuring niet hoeven te krijgen".

Na dit verhaal heeft de ASV contact opgenomen met het havenbedrijf en dit verhaal verteld en gevraagd hoe het nu precies zit. Onze contactpersoon bij het havenbedrijf ging dit uitzoeken en is er later op teruggekomen.

Dit is het antwoord van het havenbedrijf:
Het klopt dat er nieuwe borden zijn geplaatst op de steigers van ADM, maar dat heeft niet het havenbedrijf gedaan, maar ADM zelf. Het havenbedrijf heeft dan ook dringend verzocht om die borden weg te halen. ADM heeft ze zelf geplaatst zonder toestemming van het havenbedrijf.

Omdat die borden er toen waren, mogen BOA's daarop handhaven en dat hebben ze dan ook gedaan. Nu vindt het havenbedrijf het spijtig dat de communicatie tussen de schippers en de Boa's niet lekker verliep, maar omdat die zelfstandig werken, kunnen ze daar niet veel aan doen. Het wordt wel gecommuniceerd dat het anders had gekund.

Ze kunnen de boete niet laten vallen, omdat die al opgemaakt is, maar het havenbedrijf stuurt wel alle gegevens mee naar het OM. De gegevens zoals: dat die borden daar helemaal niet hadden gemogen en dat HCC niet op de hoogte was van de borden en dat de steigers van ADM zijn. ADM heeft wel toestemming gegeven aan de schippers, dat ze daar mochten liggen. Als het goed is, zijn de borden weg en dan mag je er met toestemming van ADM gewoon weer liggen.

MARITIME INDUSTRY

LET OP: NIEUWE DATUM!

13, 14 & 15 OKTOBER 2020
EVENEMENTENHAL GORINCHEM

WWW.MARITIME-INDUSTRY.NL

@Maritime_EH
Maritime Industry Gorinchem
Maritime Industry

Politiek

Hoorzitting en Rondetafelgesprek ‘granuliet uit de Maasplassen’

Hoorzitting en Rondetafelgesprek ‘granuliet uit de Maasplassen’ maar zonder Rijkswaterstaat

Velen van u hebben vermoedelijk meegekregen hoe er afval (granuliet) onder het mom van grond gestort is (d.m.v. binnenvaartschepen) in de Maasplassen. Tijdens de procedurevergadering van 12 februari 2020 is besloten dat de Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Waterstaat op 9 maart a.s. een rondetafelgesprek en een hoorzitting organiseren over het thema ‘granuliet uit Maasplassen’.

De rol van Rijkswaterstaat komt daarbij ook aan de orde, maar….. kennelijk is het niet de bedoeling dat de ambtenaren daar aan de tand gevoeld worden. Want hoewel de Kamerleden een medewerker van bureau Bodemplus van Rijkswaterstaat uitgenodigd hebben voor het rondetafelgesprek en de directeur-generaal Rijkswaterstaat voor de hoorzitting heeft de Minister besloten dat die niet aanwezig zullen zijn op de hoorzitting en het rondetafelgesprek.

Minister van Nieuwenhuizen heeft namelijk op 19 februari 2020 een brief aan de Kamer geschreven waarin zij refereert aan een rondetafelgesprek en een hoorzitting die georganiseerd is over het thema ‘granuliet uit Maasplassen’ (Wij zouden denken, granuliet IN de Maasplassen, maar er staat dus duidelijk granuliet UIT de Maasplassen).

De Minister schrijft het volgende in haar brief:
“In de documentaire van Zembla, die werd uitgezonden op 6 februari 2020, zijn suggesties gedaan aangaande de integriteit van het handelen van ambtenaren van het Ministerie en Rijkswaterstaat in het bijzonder. Gelet op deze uitzending is het in dit geval niet onwaarschijnlijk dat deze ambtenaren – ongewild – in een situatie kunnen worden gebracht, waarbij mogelijk vraagtekens worden geplaatst bij hun handelen, functioneren en intenties. Ingevolge Aanwijzing 5 van de Aanwijzingen inzake externe contacten Rijksambtenaren zijn ambtenaren gehouden tot het verstrekken van inlichtingen van feitelijke aard. Zij kunnen dan ook geen verantwoording afleggen en zich niet verweren. Dit behoort tot de politieke verantwoordelijkheid.

Gelet op bovenstaande overwegingen wordt - onder verwijzing naar deze Aanwijzing - in dit geval geen toestemming gegeven voor de door u gevraagde ambtelijke deelname aan het rondetafelgesprek en de hoorzitting. Deze lijn is afgestemd met onze ambtgenoot van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.”

Tot zover de Minister
Noot van de ASV: wij merken dat ambtenaren wel onschendbaar lijken in hun handelen. Zij zijn nooit (door ons) ter verantwoording te roepen. Terwijl deze ambtenaren een enorme stempel drukken op de gang van zaken en wat ons betreft met vaak zeer verstrekkende gevolgen. Of het nu om boetebeleid gaat of vanuit de overheid meebeslissen als Rijnvaartcommissaris of dat men beleidsbepaler is wat betreft verbreden of versmallen van vaarwegen, huisvuilmaatregelen of het onmogelijk maken ligplaats te nemen….. het zijn de ambtenaren van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat die gedurende vele jaren het beleid bepalen.

Het is angstig dat deze ambtenaren zelfs in dit soort gevallen voor zoiets belangrijks niet door de volksvertegenwoordigers aan de tand gevoeld kunnen worden.

Voor het verkiezingsprogramma 2021

Op 17 maart 2021 zijn er reguliere Tweede Kamerverkiezingen (daar wees Stieneke van der Graaf van de Christen Unie ons op tijdens het prettige gesprek dat wij hebben mogen voeren op 6 februari jl.).

Daarom heeft de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) de diverse politieke partijen haar visie gegeven op de ontwikkelingen in de binnenvaartsector:

Als naast Minister van Nieuwenhuizen de Europese commissaris Frans Timmermans uitspreekt, dat er veel meer over water vervoerd dient te worden, dan zal daar actief beleid op gezet moeten worden. Men zal niet alleen dat vervoer over water moeten behouden, maar bovendien moeten stimuleren. In uw verkiezingsprogramma verdient de binnenvaart dan ook een belangrijke plek.

De ASV wil de kans te baat nemen om naast het pamflet “De vaarweg als uitweg” (Duurzaam Transport voor later, kies dan nu voor vervoer over water) een samenvatting van een aantal actuele zaken te benoemen.

Wat is urgent op dit moment?

- Bevaarbaarheid van de vaarwegen: Nederland is gefixeerd op het beschermen tegen (te) hoog water, maar inmiddels wordt de bevaarbaarheid van de vaarwegen bedreigd door te vaak te laag water. Er moet langjarig beleid komen om de vaarwegen in de toekomst bevaarbaar te houden.
- De verdeelsleutel voor de financiering van infrastructuur moet drastisch aangepakt worden: Van het budget vervoer gaat nu 54 % naar het wegvervoer en 38 % naar het spoor en maar 7 % naar het water. En dat terwijl 35 % van het vervoer over water gaat. Rekening houdend met jaren-

lang achterstallig onderhoud zou het budget voor de vaarwegen aanzienlijk verhoogd dienen te worden.

- Behoud diversiteit van de vloot: Als we de haarvaten van de vaarwegen willen blijven benutten en bij laag water willen kunnen blijven vervoeren over water, blijven kleinere schepen noodzakelijk. Nieuwbouw ervan blijkt onvoldoende mogelijk. Een goedwerkende hardheidsclausule om onmogelijke CCR/CESNI eisen op te vangen lijkt de enige uitweg (zie het recente KiM-onderzoek: “het kleine drogeladingschip op de radar”*).
- Het gebrek aan (goede) ligplaatsen voor de binnenvaart is een extreem urgent probleem. Door beleid van RWS waarbij schepen in principe nergens mogen blijven liggen tenzij…., waarbij noodzakelijke voorzieningen zoals afloopmogelijkheden steeds vaker ontbreken, zien we dit beleid ook overgenomen worden door gemeentes en provincies. RWS zal het initiatief moeten nemen om samen met deze overheden en de sector een goed landelijk ligplaatsbeleid te ontwikkelen voor zowel overnachters als schepen die langer (moeten) blijven liggen.
- Stimulering binnenvaart: de gevolgen van bedienen op afstand zou geëvalueerd dienen te worden, spitssluitingen/spertijden blijken (zo goed als) zinloos wat betreft vervoer over de weg en schadelijk voor de binnenvaart, dus zouden afgeschaft dienen te worden.
- Level playingfield, Minder extreme handhaving: het aantal handhavende instanties (10) in de binnenvaart is extreem hoog, net als de pakkans (diverse malen per jaar) t.o.v. vervoer over de weg (1 maal per 100 jaar) of spoor. Het aantal handhavende instanties in de binnenvaart zou teruggebracht dienen te worden net als de opsporingsdruk.
- Level playingfield, Redelijker boetebeleid: De binnenvaart zou in vergelijking met vervoer over de weg of spoor een matiging vooraf in het boetebeleid terug moeten zien, zodat er een redelijkheid bestaat tussen de boete en het behaalde economische voordeel of het veroorzaakte gevaar.
- Vergroening: Het “labelingsysteem” is een ingewikkeld systeem wat onnodig veel tijd en geld kost en op dat moment nog helemaal niets oplevert aan vergroening. Stimuleren door zaken mogelijk te maken en verstrekken van subsidies (zie de omringende landen) is heel wat kansrijker. Dwing schippers niet langer tot investeren in zaken die ons en het milieu niet verder helpen.
- Transparantere markt: De schippers voelen de (aankomende?) recessie nu alweer aan den lijve: weinig werk en lage tarieven hebben al geleid tot het uit de markt nemen van schepen. Wij blijven vragen om een meer transparante markt, zodat de onderhandelingspositie van de schipper beter wordt.
- https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/02/06/het-kleine-drogeladingschip-op-de-radar

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

Namens bestuur en denktank van de ASV

Amsterdam en Zaanstad

Overleg Zaanstad

Op dinsdag 3 maart heeft er een overleg plaatsgevonden op het Havenkantoor in Zaanstad met Havens en Vaarwegen (vanaf nu te noemen H&V). Namens de ASV waren David Twigt en Sunniva Fluitsma aanwezig.

Wonen aan het water
H&V laat zien hoe er meer en meer vlak langs de Zaan, zelfs in de Zaan, woningen worden gebouwd. Die woningen hebben weer steigertjes en daar zullen weer de nodige bootjes komen. Er wordt gesproken over het feit dat de vaarweg daar relatief smal is en dat de vaarweg klasse CEMT V is, oftewel bedoeld als vaargebied voor grote schepen. Er wordt gesproken over het feit dat er kennelijk geen/te weinig rekening wordt gehouden met de gevaren die dit oproept. De ASV vraagt hoelang mensen al wisten dat dit de plannen waren. Dat blijkt sinds een jaar zo te zijn. Het lijkt erop dat we iedere keer als mosterd na de maaltijd (de besluiten zijn al genomen) met dit soort ontwikkelingen geconfronteerd worden. We vragen om ons toch in ieder geval tijdig op de hoogte te stellen (als men het tenminste weet), zodat wij bijvoorbeeld bij de gemeenteraad in kunnen spreken.

Maximumsnelheid lege schepen aangepast naar 12 km per uur
Bovendien komt er een aanvaarbeveiliging om de huizen te beschermen. Omdat die aanvaarbeveiliging de grootste type geladen schepen moet kunnen houden, werd een vaarsnelheid van 7 km/u als maximum gezien. Gelukkig is er geluisterd naar onze argumenten dat dit bij een leeg schip echt niet kan en zelfs gevaarlijk is. Het voorstel zoals het er nu ligt, is: voor geladen schepen maximaal 7 km/u, voor lege schepen maximaal 12 km/u.
Ligplaatsen en handhaving
De ASV heeft aangegeven dat er op dit moment een economisch slechte situatie (recessie) is in de binnenvaart. Dat dit al erg genoeg is, maar dat schepen die geen werk hebben ook nog eens moeten verkassen, omdat er nu eenmaal besloten is dat men maar een beperkte tijd mag liggen, niet bepaald helpt voor hun situatie (en ook niet voor het milieu). Er is ook verteld dat we dit onderwerp hoog op de agenda hebben staan zowel wat landelijk beleid betreft als bij provincies en gemeentes. We hebben opgemerkt te denken dat er meer en meer een luisterend oor voor te vinden is, maar merken ook op dat waar er op de ene plek gehandeld wordt in “de geest van de wet” (men handhaaft alleen als het nodig is), we meer en meer zien dat er op andere plekken gehandhaafd wordt naar de letter van de wet. We vragen Zaanstad rekening te houden met de omstandigheden en te handhaven “in de geest van de wet”.
Verder heeft de ASV gevraagd om te kijken naar de gevaarlijke afloopmogelijkheden. De u-balken waar je door moet lopen staan vol water en de bouten steken enorm uit, zodat je makkelijk kunt struikelen en dus te water kunt gaan. We vragen om een simpele oplossing zoals een rooster wat eroverheen gelegd zou kunnen worden.

Passagiersvaart/hotels:
De ASV wijst op het feit dat tijdens de Blues Challenge er kennelijk een groot passagiersschip komt, dat zo ongeveer de hele kade beslaat (voor de sluis) met louter de bedoeling om als hotelschip voor dit evenement te dienen. De ASV heeft een foto van dit artikel uit een krantje opgestuurd naar H&V, omdat het alleen de bedoeling zou zijn dat dit voor de artiesten was, strijdig met de tekst uit het artikel.

Belang Binnenvaart onvoldoende erkend in Zaanstad
Het valt de ASV op dat Zaanstad kennelijk gekozen heeft dat de Zaan primair bedoeld is voor toerisme en vrachtvervoer over water hooguit gedoogd wordt. We spreken met elkaar af dat het goed zou zijn in gesprek te gaan met de wethouder hierover, zodat het belang en de daarbij behorende noden van de binnenvaart duidelijk gemaakt kunnen worden.

BLN en watertrucks
BLN wijst erop dat de kleinere vaarwegen goed onderhouden moeten blijven, want in de toekomst zullen ze veel gebruikt worden. De ASV vraagt of daarmee de watertrucks bedoeld worden. Dat blijkt het geval.

Noot van de ASV:
Hierover is binnen de ASV de opmerking gekomen dat het wel opvallend is dat BLN in haar stukken voor de provinciale verkiezingen ook spreekt over inzet van de watertrucks. Het lijkt ons nogal bizar dat een organisatie die zegt de belangen van de schippers te behartigen, inzet op een concurrerend middel in die markt. Wie bouwt (en verdient dus aan de inzet van) die watertrucks? Damen shipyards. Wat levert het op? Een argument tegen het behoud van de bestaande vloot kleine schepen: zoals we mochten vernemen in het verleden, zou er geen probleem zijn als de bestaande schepen zouden verdwijnen; er was immers een “oplossing”.

Wilhelminasluis
Het blijkt dat met de aannemer afgesproken is, dat de binnenvaart gevraagd zou worden naar de wijze waarop men de bloktijden ervaart, die ingevoerd zijn. De ASV heeft die vraag niet ontvangen. Wel merken we dat de schippers zich hebben neergelegd bij die bloktijden. We vragen ons wel allemaal af hoe het moet gaan als de sluis op een later tijdstip helemaal gestremd wordt.

Nog meer spertijden
Het blijkt dat een ambtenaar (vanuit het project verkeersmanagement, mobiliteitsplan) heeft bedacht dat er in de spits best nog wat spertijden ingevoerd kunnen worden, omdat de kostprijs van een binnenvaartschip van 1.500 ton toch maar 70,- per uur zou bedragen. H&V wil graag van ons weten wat we daarvan vinden.
De ASV heeft daarop rapporten van RWS en van de Schuttevaer opgestuurd, waaruit blijkt dat het invoeren van spertijden zinloos is voor vervoer over de weg, maar wel een enorme kostenpost oplevert voor het vervoer over water. Het zijn al oude rapporten, maar kennelijk kent niemand ze.
Reactie van ASV daarbij:
Wat het bedrag betreft van die 70,-. Je zou dat sec als kostprijs kunnen nemen voor een 1.500 ton (wat op zich al veel te laag is, omdat we het hebben over klasse V) voor dat ene uur - daarover discussieren lijkt ons een heilloze weg, maar die “kostprijs” is niet hetzelfde als de “schade” die een schip oploopt als hij een uur later komt (of daardoor ergens anders extra moet wachten, zijn aankomstdag niet haalt, reizen minder kan doen, een minder betrouwbare vervoermiddel wordt, misschien wel werk verliest omdat het te lang duurt). Die schade behelst natuurlijk veel meer dan die “kostprijs”. We hebben het ook over de kosten die dan bij de ontvanger komen van het minder vaak kunnen rekenen op een schip, langer wachten op

de goederen. Dat kost allemaal geld.
En dan zijn er nog vooral de maatschappelijke kosten: dus voor dat uur geldt een gelijkwaardigheid aan vele tientallen vrachtauto's die de wegen extra belasten. Een schip mag maar een x-aantal uur per dag varen. Een uur stilliggen is puur verlies aan vervoer over water.
Als je het over euro's wilt hebben (wat kost het wie in dit soort gevallen), dan moet je dat allemaal meerekenen. En kijk dan die rapporten: dat is weggegooid geld en je benadeelt (alweer) de binnenvaart met dit soort acties.

Lopende zaken
Er is subsidie aangevraagd voor het baggeren van de Zaan en het weghalen van een drempel. Dat moet van Brussel komen en nu heeft Den Haag het goedgekeurd dus de aanvraag is onderweg.
Afvalbakken: die bakken zouden er (ooit) weer moeten komen en men wil dat via het SAB doen, waarbij het verrekend wordt met het havengeld. Dat betekent dus niet dat er een extra abonnement afgesloten dient te worden bij het SAB, maar dat de eco-kaart gebruikt kan worden om de containers te openen.

De extra paal in de haven van Zaanstad die er in het voorjaar zou komen, waardoor ook kleinere schepen er kunnen liggen, laat nog op zich wachten vanwege de vergunningaanvraag die 3 maanden duurt.

Tot zover
Sunniva Fluitsma

Gesprek met mevrouw Mateyo, havenmeester Amsterdam

Op maandag 24 februari hebben David Twigt en Sunniva Fluitsma namens de ASV een kennismakingsgesprek gevoerd met mevrouw Milembe Mateyo, Arjan de Kremer en Rob Smit van het havenbedrijf Amsterdam.

Er was sprake van een warme ontvangst waarbij de ASV het gesprek ervaren heeft als bijzonder open en constructief, waarbij we merkten dat er een open oor was voor de noden van de particuliere schippers in de binnenvaart, ook wanneer de haven van Amsterdam wellicht niet in alle gevallen daar debet aan zou zijn.

De ASV waardeert het zeer dat tijdens het gesprek er bijvoorbeeld specifiek meegedacht is over de mogelijkheid tot langer ligplaatsnemen dan op dit moment de bedoeling is. Hoewel er niets is beloofd of toegezegd, is begrip voor de situatie een eerste stap en met de behoeftes van de binnenvaart in het achterhoofd kan dit leiden tot een verbetering van de situatie voor de binnenvaartschipper en dat is pure winst.

Wij hebben ter illustratie een nieuwsbrief en het pamflet "de vaarweg als uitweg" overhandigd (https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Pamfletten/De-vaarweg-als-uitweg/De-vaarweg-als-uitweg.pdf)

Fosfine en de rol van Amsterdamse haven
Een heikel onderwerp waar we ook over gesproken hebben, is natuurlijk het incident waarbij er fosfine in de lading van binnenvaartschepen terecht is gekomen met verstrekkende gevolgen. We hebben van gedachten kunnen wisselen in hoeverre we kunnen aannemen dat dit een (eenmalig) incident is en waarom er veel onrust is bij de schippers. Bovendien hebben we wat voorbeelden genoemd, waardoor er bij ons twijfel is ontstaan over het "incidentele karakter" hiervan, plus we hebben nog andere gevaren genoemd (corrosie van koper met alle gevolgen voor de apparatuur aan boord).

Havenbedrijf Amsterdam gaf ons te kennen het interne onderzoek zo ongeveer afgerond te hebben en heeft ons ook medegedeeld dat de ASV daar tijdig (voor publicatie) van in kennis gesteld zou worden. Inhoudelijk konden we daarom niet ver doorgaan op dat onderzoek, maar de ASV heeft wel aangegeven dat wat de ASV betreft het protocol herschreven zou moeten worden en meer rekening zou moeten houden met de positie en bescherming van de schippers en hun bemanning (en gezin). Gezien de positieve reactie van het havenbedrijf gaan we ervan uit dat het protocol inderdaad aangepast wordt en we zien dat aangepaste protocol dan ook vol verwachting tegemoet.
Bovendien heeft mevrouw Mateyo ook aangegeven hierover in gesprek te gaan met collega- havenmeesters zoals Rotterdam, waarbij we de vurige wens uitspreken dat er dan een uniform protocol komt binnen Nederland (in ieder geval).

Tot zover. We zien het voorstel protocol, de conclusies uit het onderzoek en een verdere samenwerking waarbij de belangen van de binnenvaart op een goede manier aan de orde komen, in vertrouwen tegemoet.

Nautisch Techisch

Zienswijze: Integraal Rivier Management

Onderstaande zienswijze heeft de ASV ingediend

De Algemeene Schippers Vereeniging ASV wil bij dezen haar zienswijze over deze zaak bij U neerleggen.

In februari 1993 is de eindrapportage Nota 3 van de toekomstvisie Waal Hoofdtransportas uitgebracht. Deze nota is geschreven in opdracht van de Minister om de Waal geschikt te maken voor het bevaren met grotere eenheden b.v. ook de 6-baksduwvaart bij bijna alle waterstanden.

De vaarwegbreedte moest naar de 170 meter worden verbreed en de bochten moesten minder scherp worden gemaakt. Dat is toen besloten en er werden werken aan de Waal uitgevoerd, waaronder de bodemkribben bij de scherpste bochten.

Dit heeft tot gevolg gehad dat de afvoer, het debiet van de Waal, groter is geworden ten opzichte van het Pannerdens kanaal. En dus ook de IJssel.

Ondanks dat er meer water door de Waal loopt, is de rivier zodanig veel verbreed dat we bij een geringe afvoer toch een te lage waterstand hebben op de Waal. C.a. 0,45 meter minder diepgang dan in de oude situatie. Dat is ongeveer 20%. Dit is heel kwalijk voor de Waal als hoofdtransportas. Wat hiervan de uitwerking is geweest in de zomer en najaar van 2018, hoeven wij hier niet meer te schetsen.

Wij staan voor een fundamentele keuze: maken we de Waal weer smaller met als gevolg een betere diepgang voor de scheepvaart? Of laten we de huidige breedte in stand met als gevolg dat de Waal in droge periodes bijna onbevaarbaar wordt, net als de IJssel en de NederRijn. In onze perceptie zijn er niet veel méér mogelijkheden.

Wij als ASV zijn van mening dat in het Algemeen Belang het wenselijk is dat de afgesproken waterverdeling tussen Waal 2/3 en Pannerdens Kanaal 1/3 zo veel mogelijk in stand blijft en dat niet zoals in het najaar van 2018 de verdeling 82% Waal en 18% Pannerdens Kanaal is.

Dit is slecht voor de IJssel en het IJsselmeer, verzilting, de NederRijn en de Lek qua waterstand en vaardiepten. De stroomsnelheid op de Waal is door de ingrepen van 1993 en door de langsdammen met gemiddeld 1 km toegenomen, dus 20% meer stroomsnelheid en dito verzanding.

Bijkomende zaak is dat door de gewijzigde kolentransporten naar Duitsland en de vermindering van de erts trafieken naar de Moezel en BenedenRijn de vermeende noodzaak van de 6-baksduwvaart sterk is afgenomen.

Wij geven u dan ook in overweging deze zaak zeer kritisch te bezien en onze overwegingen bij uw besluitvorming te betrekken.

Naschrift: DREMPELS opgeworpen om een zienswijze in te kunnen dienen

Dat was de zienswijze, maar dat was niet genoeg. Eerst moest de voorzitter aangeven dat dit echt van het bestuur kwam en een uittreksel van de KvK meesturen. En toen…was dat nog niet voldoende. Men zag dat er meerdere bestuurders waren. Die moesten mee tekenen voor het document. Nu vraag je je af: als een Minister begrijpt dat mensen vanuit de denktank een mandaat hebben om voor de vereniging te spreken, waarom is dat bij een “participatieplatform” dan zo vreselijk ingewikkeld.

Voorzieningen in Twentse havens

Er is ons gevraagd te helpen antwoord te geven aan het Havenbedrijf Twente naar bestaande faciliteiten/voorzieningen in de Twentse binnenhavens (Enschede, Hengelo, Almelo, XL-Park, Hof van Twente, Lochem). Wij vragen aan u: deel uw expertise.

De Gemeente Enschede onder de hoede van het team van Stadsdeelbeheer West heeft de opdracht gegeven.

De vragen zijn onder andere:

1. Hoe zijn de ervaringen met
   - walstroom,
   - watertappunten,
   - afvalcontainers,
   - waterlozingspunten,
   - aanlegplekken,
   - auto afzetplekken
   - etc.

   in de Twentse binnenhavens?
2. Moeten er nog voorzieningen bijkomen/verbeterd worden in de havens?
3. en zo ja, waar dienen deze te komen?

Hoe is de aanpak van het project?
Voor dit project is de bestaande situatie in de havens in kaart gebracht middels (digitale) aanlevering van gegevens over bestaande voorzieningen en het bezoeken van alle havens om ter plekke een inventarisatie te doen. Hierdoor heeft men een goed kaartbeeld gekregen over hoe het er nu voorstaat.

Tevens voert men gesprekken met belanghebbenden (havenmeesters, schippersverenigingen) om te kijken of er nog wensen zijn voor nieuwe en/of verbeterde faciliteiten.

En dan?
Hierna worden de partijen benaderd die voorzieningen kunnen realiseren en onderhouden en hierbij worden ook de kosten en opbrengsten van dergelijke investeringen in kaart gebracht. Het totale uitgewerkte plan wordt vervolgens voorgelegd aan het Havenbedrijf en het is dan aan hen om daarover beslissingen te nemen. Dit alles om tot een verdere professionalisering van het Havenbedrijf Twente te komen in het kader het Trans-Europese Netwerk voor Transport. Vervoer over water zal in de toekomst namelijk steeds belangrijker worden.

OTNB

N.A.V OTNB Technische nautische zaken zoals bediscussieerd in de CCR/CESNI

Voorwoord: aan de ene kant wordt van de ASV verwacht dat zij haar leden optimaal op de hoogte stelt wat men in de toekomst zou kunnen verwachten. Ook dient de ASV te polsen hoe haar leden denken over bepaalde ontwikkelingen. Aan de andere kant worden wij regelmatig op de vingers getikt, omdat we informatie zouden delen nog voordat een definitief (CCR/CESNI) besluit genomen is. Al met al betekent het dat wij proberen verslag te doen zonder dat we de -kennelijk zo geheime- informatie prijsgeven.
Dus mochten voor u de achtergronden of de impact niet helemaal duidelijk zijn na het lezen van onderstaande verslag, dan weet u hoe dat komt.

Vragen en opmerkingen ASV n.a.v. het ONTWERPVERSLAG van de vergadering van 19 en 20 november 2019 te Straatsburg zoals ingediend bij het overleg.

Wat betreft:

Vergroening binnenvaart: Betreffende voorbereidende werkzaamheden om:

- De emissies van broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,
- De emissies van verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichte van 2015 te verminderen,
- Broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.

Is de vraag van de ASV: WIE is volgens de Nederlandse delegatie (die vindt dat er een onderzoek plaats moet vinden naar de regelingen voor “de vervuiler betaalt” en de toepassing ervan in de binnenvaart) hierin “de vervuiler”? Is dat de verlader of is dat de vervoerder?

Wat betreft “Systemen ter voorkoming van aanvaringen van binnenvaartschepen met bruggen”

Opmerkingen ASV:

- Een goede analyse van de oorzaken van incidenten is nodig. Deze moet de basis vormen voor de te nemen maatregelen.
- De ASV is, net als de NTC, overtuigd van het belang van opleiding en ervaring, maar ook van training en bewustzijn.
- De ASV is tegen (wederom) een verplichting voor hulpmiddelen aan boord opgelegd door CCR/CESNI. Inzetten op beperken menselijke fouten wordt wel ondersteund.
- We lezen “Soms zijn technische maatregelen aangewezen”, ASV: als er hulpmiddelen zouden komen dan eerder hulpmiddelen bij de kunstwerken (zoals ook gebruikelijk is op de weg).
- Extra opmerking: het ontbreken op steeds meer plekken van zoiets eenvoudigs als een goed afleesbare peilschaal is bizar als men tegelijkertijd schrijft hoe bezorgd men is over de ongevallen.
- De ASV onderschrijft de uitspraak van de IVR, die er nog steeds van overtuigd is dat een overmaat aan alarmsignalen tot gevaarlijke situaties kan leiden en dat de menselijke factor in aanmerking moet worden genomen.

Wat betreft “Automatische koersbepalingssystemen (AKS) met Inland ECDIS en radar”

Opmerking ASV

- De ASV ondersteunt het standpunt van EBU/ESO, die wil voorkomen dat er onnodige regelgeving wordt opgesteld, vooral omdat men signalen heeft opgevangen dat sommige lidstaten van plan zouden zijn Inland ECDIS in “navigatiemodus” te reguleren of zelfs verplicht te stellen als het schip met een Automatische Koersbepalingssysteem (AKS) met Inland ECDIS en radar vaart.

Wat betreft Voorstellen voor mogelijke wijzigingen van de technische voorschriften (ES-TRIN) specifiek Lithium-ion-batterijen

- De ASV onderschrijft van harte dat er zo snel mogelijk vereisten worden vastgelegd om de gevaren die gepaard gaan met lithium-ion-accumulatoren, te voorkomen.

Wat betreft deurrichting in verblijven

Opmerking ASV: Volgens de ASV zouden de consequenties van deze regelgeving heel groot kunnen zijn, maar het is kennelijk niet duidelijk hoe groot. In dat geval dient er een impact-analyse te komen. Verder zien we dat er uitgesproken zou zijn dat eerder is besloten dat overgangsbepalingen van onbeperkte duur zo veel mogelijk moeten worden vermeden in het ROSR (zie CCR-Besluit 2003-II-26) en dus ook in de ES-TRIN. Zo’n uitspraak kan toch geen doel op zich worden. Gezien het ontbreken van een impact-analyse sluit de ASV zich in ieder geval tot dat moment aan bij de suggestie gedaan om te kiezen voor “N.V.O. zonder einddatum”.

Voor zover, zoveel mogelijk informatief en tegelijkertijd zo min mogelijk “gevoelige informatie” prijsgevend….

Sunniva Fluitsma

Ligplaatsen

In het AO (Algemeen Overleg) heeft Minister van Nieuwenhuizen 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? Dit wilden wij aan de orde stellen op de voorjaarsvergadering in maart. Zoals we allemaal weten, heeft die vergadering helaas geen doorgang kunnen vinden.
Ondertussen willen wij een aantal ideeën meegeven.
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 te zijn (autoafzetplaats, goede afloopmogelijkheden, walstroom, afvalvoorziening, drinkwater). RWS kan dit eventueel doen in samenspraak met provincies of met de MIRT-regio’s.
- 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 (auto-afzetplaats, 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. Daarover heeft de ASV al enkele reacties ontvangen via facebook, maar ideeën zijn altijd welkom.
- 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).

Enkele reacties hierover op facebook:

Reactie 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 inventariseren wat er landelijk aan ligplaatsen is voor de beroepsvaart.
- wat er opgeknapt moet worden, urgent en minder urgent. Hier kunnen we dus bij helpen.
- waar te korten zijn. Ook hier kunnen we ze ook aan helpen.
- en waar iets dreigt weg te gaan?

En dat deze organisatie dan dus gaat praten over de alternatieven wanneer RWS zelf of gemeenten iets op willen doeken en alleen akkoord 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 wordt, ergens anders terug moet komen in een goed alternatief.

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

Reactie 3
Is het niet mogelijk voor alle afmetingen passende afmeervoorzieningen te maken? Nu komen we regelmatig tegen 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 overblijft. De 3x24 uurs regel verruimen. En wat anderen ook zeggen: ligplaats met degelijke afloopmogelijkheden en autosteiger. En bij voorkeur ligplaatsen dichter bij de bewoonde wereld.

Bij de ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen beter overleg met de gebruikers ervan. Wij, de schippers dus. Vaak zat gebeurt het, 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.

Reactie 4
Bij Eefde mag je gedurende het weekend van vrijdag tot maandagmorgen 10 uur liggen (ik heb nu even niet het tijdstip van vrijdag voorhanden), maar waarom mag je door de week maar 1x24 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). Geef de medewerkers van RWS wat meer ruimte. Nu is alles dichtgetimmerd met regeltjes, waardoor wij geen normaal leven meer hebben. 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.

Reactie 5
Eigenlijk moeten we ook wat aan de oorzaak doen van deze problemen. Dat hele gedoe betreft 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 dat men dan denkt dat dit een veilige afmeerplaats wordt, klopt er toch echt iets niet. Zolang men vindt dat ligplaatsen zonder verbinding naar de wal (zelfs voor kegelschepen) veilig zijn, gaat er duidelijk iets fout. Voor de palen binnen Macharen geldt hetzelfde verhaal; de ligplaats in Schokkerhaven zelfde verhaal. Lelystad zz, Lemmer, 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 enkele, lang niet complete, richtlijnen, maar zelfs daar is men niet verplicht zich aan te houden. Met name moet gefocust worden op: aantal ligplaatsen, waar, bereikbaarheid, hoe staan je touwen, hoe kan men aan boord komen met calamiteiten, auto-afzetmogelijkheden, verlichting, veiligheid etc. etc.

Reactie op reactie 5
Ook graag de startplaats repareren! Je mag daar al meer dan een jaar niet afmeren/wachten i.v.m. wegzakken van de muur...
En als er palen worden gezet, gaarne zo dat er ook mogelijk heden zijn om een 38 meter gewoon af te meren.

Reactie 6
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 tekort aan mensen (bij dit soort organisaties als RWS) met een binnenvaartachtergrond. Anders zou dit niet gebeuren.

Reactie 7
Lelystad en Amsterdam buiten en binnen Oranje sluizen en Lemmer buiten wat extra ligplaatsen met afloop zou ook fijn zijn.

Reactie 8
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. Er zou een mogelijkheid moeten zijn om 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. En bewoners in de omgeving zouden niet zo gruwelijk veel inspraak moeten hebben; besluiten worden genomen aan de hand van hun geklaag zonder daarbij de schippers te informeren. Op de meeste plaatsen was het water er voordat de bewoner er was.

Reactie 9
Het zou ook mogelijk gemaakt moeten worden 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.
Ligplaatsen in Lelystad/Houtribsluis begint -in het weekend- ernstige vormen aan te nemen tot 7 breed aan toe. Ook hier zou uitbreiding mogen komen.

Verboden!

Deze maximale ligduur was er nooit. Wordt nu juist in coronatijd ingevoerd bij Ramspol

Problemen die de binnenvaart tegenkomt. Vanwege corona wil men geen samenscholingen op de kade van Schiedam. Maar nu vindt men dus auto's op of van boord plaatsen ook "samenscholing". Er zijn al boetes uitgedeeld.

Jaarverslag

Daar waar 2018 een topjaar was voor de binnenvaart, was de markt in 2019 op z'n zachtst gezegd moeizaam. Een fatsoenlijke vrachtprijs bedingen was moeilijk, terwijl er regelmatig wel voldoende werk was. De bevrachters wilden kennelijk niet betalen wat de schippers nodig hadden. Natuurlijk zijn er uitzonderingen, maar over het algemeen zijn de schippers negatief gestemd over het jaar 2019. De vraag is zelfs aan de orde gekomen of de sector niet aan de vooravond staat van een crisis, of toch zeker een recessie. Sommigen hoopten wederom op een laagwaterperiode, zodat de prijzen weer beter zouden worden, maar na 2 jaar van lange periodes van extreem laag water en droogte, was dat in 2019 niet het geval.

Modal shift.
Voor de kleine binnenvaart gaat het voortbestaan er in ieder geval steeds meer om spannen. De ASV heeft wat die kleine binnenvaart betreft positieve, maar ook negatieve ontwikkelingen gezien in 2019. Om met het positieve te beginnen: begin mei heeft de ASV samen met Evofenedex en de PTC een brandbrief gestuurd naar de Minister betreffende de omgekeerde modal shift. Tevens zijn er wederom moties aangenomen in de 2e Kamer die oproepen tot het behoud van het kleine schip. Het belang van de kleinere binnenvaart lijkt steeds beter begrepen en gekoesterd te worden, maar hier ziet de ASV nog veel werk. Het Ministerie denkt met watertrucks een oplossing te hebben voor de toekomst, de ASV weet echter beter.

Gelukkig is er nu een Minister die écht wat wil betekenen voor de schippers en de kleine binnenvaart in het bijzonder. De ASV is op gesprek geweest bij haar en tijdens dat gesprek gaf ze duidelijk te kennen de zorgen die de ASV uit over het kleine schip ter harte te nemen. Ze heeft bij de woorden ook de daden gevoegd. Door haar Ministerie zijn brieven gestuurd naar de CCR en de Europese Commissie waarin gepleit wordt de kleine binnenvaart uit te zonderen van bepaalde technische voorschriften. Daarnaast heeft ze, omdat de ASV aangaf dat deze niet werkte, een werkgroep opgezet om de procedure van de Hardheidsclausule te verbeteren. Het heeft allemaal nog niet geleid tot veranderd beleid, maar de inzet van deze Minister geeft de burger wel moed.

Het negatieve op dit vlak in 2019 is geweest, dat ondanks dat ondertussen nagenoeg iedereen wenst dat er alles aan gedaan wordt om de kleine schepen te behouden vanwege de gewenste modal shift, CCR en Europa geen actie willen ondernemen. Integendeel, afgelopen jaar is o.a. gesproken over verplichte hoogte en draairichting van deuren op bestaande schepen en een verplichting om op elk schip een waarschuwingssysteem te hebben voor te lage bruggen.

Hier heeft de ASV bezwaar tegen gemaakt. Immers, om de uniformiteit van regels in landen tot een CESNI te maken, hoef je geen onzinnige regels uit Roemenië te kopiëren, wat vooralsnog wel lijkt te gebeuren.

Het ligplaatsenbeleid.
De situatie omtrent ligplaatsen blijft verslechteren. Zij verdwijnen, zijn in slechte, haast onbruikbare, staat of de periode dat je er mag liggen, wordt ingekort. De ASV moest om nog erger te voorkomen met ligplaatsen aan de slag in bijvoorbeeld Amsterdam, IJmuiden, Rotterdam, Zaandam, Zaanstad, Gorinchem, Kreekraksluizen, Volkeraksluizen, Kampen en Zwolle.

Een apart geval in deze is de Rotterdamse Maashaven. Daar willen een aantal personen en organisaties de maashaven anders inrichten en zelfs deels dempen. Hierdoor zal er nog maar zeer weinig tot geen plek overblijven voor de binnenvaart, ondanks afspraken die het Havenbedrijf zegt te hebben met de gemeente. Die plannen lijken, mede dankzij protesten vanuit de ASV en bewoners van Katendrecht, voorlopig van de baan. Echter, hieruit blijkt weer dat het beleid van de gemeente Rotterdam gericht is op het weren van de binnenvaart en moet de ASV uiterst waakzaam blijven om de laatste goede ligplaats haven van Rotterdam open te houden voor de binnenvaart.

Al met al weinig positiefs te melden over 2019 aangaande het dossier Ligplaatsenbeleid, maar de verkoop van spudpalen schijnt heel goed te zijn geweest. Een prachtig en handig hulpmiddel, maar dit mag nooit een oplossing zijn voor het ligplaats tekort.

Vergroening.
Ook een onderwerp wat bij de ASV afgelopen jaar veelvuldig voorbij is gekomen en dan met name wat de Green Deal betreft. De ASV heeft deze niet ondertekend, maar is wel bij de voorbereiding betrokken is geweest. Er waren meerdere redenen waarom de ASV niet heeft getekend waarvan geld een belangrijke is. De ASV heeft als insteek dat de binnenvaart wel wil vergroenen, alleen niet kan dragen wat het moet gaan kosten. Bij de Green Deal hoort een zak geld te zitten, zei Remco Dijkstra (2e Kamerlid) tijdens de voorjaarsvergadering en dat vindt de ASV ook.

Een tweede groot struikelblok zijn de gegevens over uitstoot. Veel van die gegevens zijn vastgesteld op basis van aannames. Eigenlijk weet men niet zo goed wat de binnenvaart uitstoot en welk deel daarvan door het vrachtvervoer over water veroorzaakt wordt. De pleziervaart en passagiersvaart wordt namelijk niet apart meegenomen in de berekeningen. De ASV is van mening dat daardoor de maatregelen in de deal niet op juiste gegevens zijn gebaseerd.

De bediening op afstand blijft ook op de agenda van de ASV. Dit werkt veelal onveilig en niet optimaal. De ASV heeft gevraagd om een evaluatie van dit beleid. Inmiddels zien we dat onze waarschuwingen uitkomen. Nadat de Onderzoeksraad voor de veiligheid heeft aangegeven dat de bedienaars slechts één brug/sluis tegelijk mogen bedienen vanwege de gevaren die tegelijkertijd bedienen oplevert, betekent dat nog meer wachttijden voor de binnenvaart.

Fosfinedrama.
De laatste weken van het jaar werden beheerst door het ongeval met binnenvaartschepen die in Amsterdam uit een zeeboot hadden geladen en waarbij bleek dat er rattengif vrijkwam uit de lading. Dat twee personen daardoor in levensbedreigende toestand van boord zijn gehaald, heeft veel losgemaakt in de binnenvaart. De ASV vernam dit en heeft direct een bericht op Facebook geplaatst en de (landelijke) pers benaderd, omdat het afgedaan leek te worden alsof er niet veel gebeurd was. Schokkend was dat, want er wordt heel veel geladen uit zeeboten die 'gegast' zijn.

Allereerst gingen de zorgen van de ASV uit naar de toestand van de slachtoffers. Vervolgens kwamen er vragen, veel vragen. Vanuit de binnenvaart, maar ook vanuit de pers en de politiek. Wat is er precies gebeurd? Hoe heeft het kunnen gebeuren? Wie is verantwoordelijk? Wat doet fosfine met de mens? Worden we nu verplicht zelf gas te meten? Hoe zou dat meten dan moeten en waarmee? Dit zijn o.a. vragen die de ASV gesteld kreeg en waar veel voor gebeld, gemaild en geappt is om antwoorden te krijgen en die te delen. Inmiddels heeft de ASV ook voorstel-

len gedaan hoe een dergelijk drama in de toekomst voorkomen kan worden.

Het leefde heel erg in die laatste paar weken van 2019 (en nu nog) en er was veel onrust in de sector, want het had iedereen die dat werk doet, kunnen overkomen. Het was echter mooi om te zien hoe de schippers op dat moment met een collega meeleefden. Dat is iets dat de binnenvaart in zich heeft.

Nieuwe statuten zijn in werking getreden zodat ook zzp'ers lid kunnen worden. Tevens is er een nieuw Huishoudelijk Reglement gemaakt. Dat zet de puntjes op de i in hoe de ASV als organisatie werkt en hoe we vinden dat het georganiseerd moet zijn. Dat staat goed vast voor de komende jaren.

Varend ontgassen.
De ASV heeft n.a.v. het varend ontgassen zich beziggehouden met de manier waarop dit onderwerp is opgepakt en neergezet in de media. De binnenvaart werd in zijn geheel neergezet als "gifboten" en daar heeft de ASV actie op gezet.

Er moeten meer mogelijkheden worden gecreëerd, zodat schippers veilig kunnen ontgassen. Alle partijen hebben hier belang bij.

Gebreken sluizen Maasroute.
Door alle bezuinigingen, achterstallig onderhoud en verkeerde keuzes ondervindt de binnenvaart op de Maas veel hinder. Het maakt de binnenvaart steeds onbetrouwbaarder om op tijd goederen af te leveren, buiten de schuld van de binnenvaart om. Dit moet snel aangepakt worden.

Afborrelen.
De ASV heeft het jaar afgesloten met een eindejaar borrel, wat een nieuw concept was. Er was een grote opkomst waarbij er goed is bijgepraat onder het genot van een hapje en drankje en we kijken terug op een gezellige bijeenkomst. De ASV vindt het daarom voor herhaling vatbaar en dankt de vele leden die soms van ver kwamen voor hun positieve en gezellige bijdrage.

Zoals elk jaar is het jaarverslag slechts een kleine greep uit wat langsgekomen is aan onderwerpen. Elk jaar wordt het aantal onderwerpen en het werk dat gedaan wordt door de denktank ook meer.

Als gevolg daarvan wordt de nieuwsbrief dikker en dikker en de zes uitgaves van 2019 bevatten heel veel van wat het pad van de ASV heeft gekruist. Daaronder ook over de geplande bruggen over het IJ en in de bocht van Esch, geen compensatie in Deventer, nieuw stadion aan en in de Nieuwe Maas, boerenprotesten en schippers, resultaat petitie boetebeleid, wel of geen vertrouwen in de rijnvaartcommissaris en de problemen tijdens het lage water van 2018, o.a. op de Waal en IJssel.
Door die vele meer onderwerpen en dikkere nieuwsbrieven is het jaarverslag 2019 niet beperkt gebleven tot één A4, zoals de laatste jaren gebruikelijk. Onze excuses daarvoor. Dank u wel voor uw aandacht.

KiM

Toekomstperspectief kleine drogeladingvaart incompleet

Onderzoek Ministerie IenW naar toekomstperspectief kleine drogeladingvaart incompleet

Het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat heeft een rapport geschreven "Het kleine drogeladingschip op de radar", omdat binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, DG Luchtvaart en Maritieme Zaken de vraag leeft wat voor de lange termijn het toekomstperspectief is voor de kleine drogeladingvaart en welke kennis hierover beschikbaar is.

Harde cijfers
Uit de data-analyse blijkt dat kleine drogeladingschepen* 72% vertegenwoordigen in de geregistreerde drogeladingvloot onder Nederlandse vlag. Zij vormen 40% van de totale ladingcapaciteit van de Nederlandse drogeladingvloot. De actieve kleine drogeladingvloot daalde tussen 2007 tot en met 2018 met ongeveer 1/3.

Belang kleine binnenvaart is groot
Uit eerdere rapporten blijkt dat het kleine drogeladingschip onmisbaar lijkt voor een vaak vaste groep van verladers aan de haarvaten van het vaarwegstelsel (Buck, 2008). Het zijn verladers van bijvoorbeeld zand, grind en agribulk die sterk afhankelijk zijn van de binnenvaart, omdat vervoer over de weg vanwege de grote volumes geen alternatief is (BLN-Schuttevaer, 2018).
We lezen dat ondanks een afnemende vervoersprestatie en een kleinere actieve vloot de beladingsgraad van kleine drogeladingschepen bovengemiddeld is. Een andere positieve ontwikkeling is dat de overslag in binnenhavens langs kleine vaarwegen tussen 2011 en 2018 met 13,2% sneller groeide dan de totale overslag langs alle vaarwegen (7,5%). Dan lijkt ons dat je die vloot zou moeten koesteren, maar dat zien we niet terug in dit rapport.

Angst of feit?
Kennelijk kan men er in dit rapport niet omheen dat de politiek inmiddels erkent dat de CCR/CESNI-regelgeving de diversiteit van de vloot aantast, omdat veel schippers de handdoek in de ring gooien en hun schip uit de actieve vaart halen. Maar in dit rapport wordt dat helaas gebagatelliseerd. Zo heeft men het alleen over "de angst van de sector dat bestaande kleine schepen in snel tempo zullen verdwijnen, omdat ze niet kunnen voldoen aan de technische eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de Europese Unie". De angst? Feitelijk is toch aangetoond dat dit al lang realiteit is. Met hoeveel schippers die hun schip uit de actieve vaart hebben gehaald is er gesproken en gevraagd naar de reden? Heeft het Ministerie de afgelopen jaren onder een steen geleefd?

Studie gaat voorbij aan de CCR/CESNI-maatregelen als reden van afname van de schepen
De studie agendeert onderwerpen die bepalend zijn voor de toekomst van de kleine drogeladingvaart en daarom aandacht verdienen volgens de schrijvers van het rapport, zoals horizontale samenwerking, benodigd aantal schippers in de toekomst, plannen van jonge ondernemers, verduurzaming, verder benutten van de flexibiliteit van de vloot, samenspel tussen verlader en de binnenvaartondernemer (verticale integratie) en logistieke concepten waarbij het schip zich aanpast aan de omgeving en eisen van verladers.

Opvallend is dat de reden waarom er zoveel kleinere schepen zijn verdwenen en nog verdwijnen helemaal niet wordt onderzocht, laat staan dat er beleid op gemaakt wordt.
Hoe kun je goed beleid maken als je niet weet wat er op dit moment fout gaat?

Ministerie drukt grote stempel op het rapport, maar waar is de stem van de schipper?
Nog sterker dan bij de vorige rapporten (waar ook naar verwezen wordt) gaat dit rapport voorbij aan de input van degene waar het over zou moeten gaan: de binnenvaartschipper/ondernemer. Voor deze studie heeft men namelijk vier onderzoeksactiviteiten uitgevoerd. Ten eerste deskresearch naar eerdere studies, visiedocumenten en kwantitatieve data rond het presteren van de kleine drogeladingvaart. Voor het inventariseren van kwantitatieve data is contact gelegd met onder meer Rijkswaterstaat, CBS en de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR). Ten tweede heeft men interviews gehouden met beleidsmakers van de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen en onderzoekers en adviseurs op het gebied van de binnenvaart. Vervolgens nog eens een workshop met diezelfde afdeling Vaarwegen en Binnenvaart (onderzoeksactiviteit 3). En als vierde onderzoeksactiviteit heeft men op basis van de gevonden data een aantal indicatoren geanalyseerd.

Het KiM rapport stelt dat men (nog steeds) niet weet waarom er geen nieuwe kleinere schepen gebouwd worden
Uit het KiM rapport:
Uit hoofdstuk 2 bleek dat er geen actuele cijfers zijn rond de omzet en de kosten van het kleine schip. Wel laat de eerder aangehaalde studie van Van Hassel (2015) zien dat schippers van kleine drogeladingschepen de minste financiële problemen hebben. Toch worden er geen tot nauwelijks kleine schepen bijgebouwd; de actieve vloot neemt af. In deze KiM-studie gaan we niet in op de oorzaak van deze tegenstelling noch op het feit dat er geen schepen worden bijgebouwd. Een oorzaak is mogelijk de onzekerheid in de markt, die samenhangt met de manier waarop vraag en aanbod samenkomen.

ASV: hier val je toch van achterover! Niet nagevraagd. Waarom niet? Zou een van de redenen misschien kunnen zijn dat een nieuw klein schip zo vreselijk veel geld kost, dat dat nooit meer terug te verdienen is plus men vermoedelijk nooit aan de CCR/CESNI-nieuwbouweisen kan voldoen (en geen beroep mag doen op de hardheidsclausule)?

Dat is geen onzekerheid. Dat is heel zeker.
Voorbeeld: Een bestaande spits met een SI (Rijncertificaat) kost maximaal 100.000,- (maar voor 50.000 kan het ook al). Een nieuwbouwspits kost zeker 800.000, - waarbij je dus niet aan de nieuwbouweisen kunt voldoen, dat nooit gefinancierd krijgt en (inderdaad) ook nooit kan terugverdienen.

* kleine drogeladingschepen= schepen met een maximale lengte van 85 meter en een maximaal laadvermogen van 1.500 ton

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.

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

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190495 +31 611 887791.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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