ASV Nieuwsbrief

December 2019

Wij wensen u fijne feestdagen en voor 2020 een behouden vaart

Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Afborrelen
Politiek
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

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

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Corrie Last, Esther Lubbers, Liesbeth de Jonge, Ronald Sipsma,
Gerberdien Le Sage, Tineke Veuger, Sunniva Fluitsma
Voorpagina: Corrie Last

INHOUD

4 **Voorwoord**

5 **Uitnodiging afborrelen**

6 **Steunpunt binnenvaart**

Nautisch-Technisch
7 Een klimaatpark
7 Reactie - Een klimaatpark
8 Autosteiger Maashaven
9 Walstroom Rotterdam
9 Standaardisering bruggen
10 Planning Havenbedrijf Twente
11 Werkzaamheden Wantijbrug en stremming Wantij
11 Evaluatie verkeersbesluit voor de bediening van bruggen in Doetinchem
11 Havens Zeebruggen en Antwerpen op weg naar fusie
12 De brug van Boskoop
12 Brief aan Noord-Holland: betreft op afstand bedienen

MIRT
14 Minister over onderhoud aan sluis Lith
14 Beantwoording vragen Dijkstra over ligplaatsenbeleid
16 MIRT Rotterdam

CCR
19 Verslag vooroverleg plenaire vergadering CCR
19 CCR stelt eigen eissen ter discussie
21 Persbericht - Minister zet vol in op behoud diversiteit van de binnenvaart
22 Oproep: Gebruik de hardheidsclausule
22 ONTB 12 november 2019
24 De Minister houdt haar woord
24 Instructie geluideissen
25 Verslag Strategisch Brancheoverleg Binnenvaart
27 Overgangsbepalingen geluidseissen

Vergroening
31 Een visie op vergroenen
32 Greendeal
32 Stimulering schone binnenvaart
34 Verslag labelingsysteem voor de binnenvaart
35 Nieuws uit de Rotterdamse haven

Rotterdam
36 Overzicht recente ontwikkelingen Rotterdam
38 Demotivering binnenvaart
39 Ketelbinkie PvdA en haven is van iedereen
40 Ligplaatsen Maashaven nog steeds bedreigd
40 Brief gemeenteraad Rotterdam
42 Bericht van team Maashaven - Pontons later terug en steiger minder dan gepland
42 Brief actiegroep Maashaven aan de heer Wijbenga
43 Uitleg drie modellen - Park Maashaven

45 **Stichting Ikusasa**

Politiek
46 Ter voorbereiding AO 6 november 2019
47 Congestie containerterminal
48 Motie van lid Lacin over behoud kleine binnenvaart
48 Motie lid van Aalst over ervoor zorgen dat kleine binnenvaart niet verdwijnt
50 Ligduur en ligplaats nemen
50 Ontgassen
51 Ontgassingsverbod
52 Ter voorbereiding AO maritiem 28 november 2019
53 Uit de brief van de minister geluidseisen
53 Minister van Nieuwenhuizen breekt een lans

Noord-Holland
54 Noord-Holland en op afstand bedienen
56 Zaanstad Wilhelminasluis
56 Blauwe golf Noord-Holland
57 Voorlopig geen brug over het IJ

Hardheidsclausule
58 Oproep aan scheepseigenaren

62 **Flitslampjes**

28 december 2019 - We sluiten 2019 af met: * AFBORRELEN* [blz 5]
Aanmelden voor 14 december via afborrelen@algemeeneschippersvereeniging.nl

Voorwoord

Kerstmis 2019

Een klein kereltje van een jaar of 6 speelt met zijn lego blokken onder de kerstboom. Hij heeft een schip gebouwd en vaart daarmee rondjes rond de tafel. 1 rondje is Lobith , 2 is Duisburg, enz... 10 rondjes is Basel. In de gezellige warme roef van het schip van zijn ouders, dat afgemeerd ligt voor de feestdagen. Buiten donker en binnen de lichtjes aan. Fijn en geborgen, zo'n plekje verdient ieder kind.

Het vinden van een mooi ligplaatsje was indertijd niet zo'n probleem. Het kereltje ging naar kleuterscholen door het hele land en ook zelfs in het buitenland als zijn ouders ergens een vrachtje moesten laden of lossen. Zijn moeder kon zo naar de bakker of de slager lopen en zijn vader ging een heel enkel keertje" bellen" in het café, waar de telefoon was om de volgende reis te bespreken. Je hoorde er gewoon bij en er was een algemeen idee dat ieder zijn bijdrage leverde en dus ook gewoon een plekje onder de zon verdiende.

Nu het ventje van toen volwassen is geworden, ziet de wereld er op sommige punten helaas anders uit. De binnenschippers worden deze dagen schijnbaar lastig gevonden; hinderlijk voor het woongenot of in de weg van jachthavens, projectontwikkelaars, gemeentes en provincies of het rijk. Men klaagt al snel over lawaai en vervuiling en vindt daarom dat de schippers maar weg moeten.

De voorbeelden zijn legio: Keulen, Mainz, Amsterdam, Rotterdam, mijn eigen vroegere thuishaven Drimmelen en nog veel meer. Ook rijkswater waar je nog maar 3x24 uur mag liggen en het van de coulance van de ambtenaar afhangt of dat evt. verlengd kan worden.
De Botlek en eerder de Leuvehaven, Merwedehaven, Jobshaven, Parkhaven, de Boompjes, Boerengat, Rijnhaven, delen van de Prins Hendrikkade, Dokhaven, Binnenhaven, Spoorhaven..... En grote schepen van 135m en koppelverbanden kunnen al helemaal bijna nergens liggen. In Rotterdam, groot geworden dankzij de scheepvaart en de havens, en dan nu wordt de laatste haven van betekenis, de Maashaven, bedreigd als goede ligplaats voor de binnenvaart. Horen we er nog wel gewoon bij? Verdienen wij nog wel een plekje onder de zon?

Aan de bijdrage aan de maatschappij kan het niet liggen. Die blijft onverminderd groot en wordt in de toekomst misschien nog wel belangrijker.

Een kleine 90 % van de scheepvaart bestaat uit 1 schip bedrijven, waarvan weer het grootste deel familiebedrijven zijn. Maar ook schepen met personeel hebben wel eens een goede ligplaats nodig.

Vele havens en kades zijn vaak tientallen, soms honderden jaren in gebruik. Men zal zich moeten realiseren dat de binnenvaart historisch opgebouwde en sociale rechten heeft en ook deze plekken nodig heeft om aantrekkelijk te blijven voor bemanning en personeel. Bijvoorbeeld om lekker Kerst te vieren met de kinderen die misschien wel rondjes rond de tafel varen, terwijl hun ouders van een veilige, goede en rustige ligplaats genieten.

Ik wens u fijne feestdagen en vele nieuwe ligplaatsen in het nieuwe jaar en hoop u te treffen bij het af-borrelen te Zwijndrecht op zaterdag 28 december.

Benjamin Lubbers.

Afborrelen 2019

Hierbij nodigt de ASV u en uw gezinsleden uit om het jaar 2019 op feestelijke wijze af te sluiten.

Ook dit jaar gaan we dit doen onder het genot van een hapje en een drankje, daar veranderen we niets aan! Wat wel verandert is de locatie, na vele jaren hartelijk ontvangen te zijn op de Medio in Breda hebben we besloten een wat ruimere locatie te kiezen met voldoende gratis parkeergelegenheid.

De eerste 2 drankjes zijn op kosten van de ASV, wenst u hierna nog een drankje kunt u hiervoor bonnen kopen die na afloop weer inwisselbaar zijn. Het lopend buffet is ook op kosten van de ASV en er is ook gedacht aan bezoekers die liever vegetarisch eten.

Om goed voorbereid te zijn willen wij graag van u weten of u aanwezig zult zijn en met hoeveel personen u de feestvreugde zult verhogen.

Aanmelden kan tot 14 december 2019 via emailadres: afborrelen@algemeeneschippersvereeniging.nl of telefonisch via +31 622 738 505 onder vermelding van uw naam en aantal personen (leeftijden van eventuele kinderen vermelden)

Wij verheugen ons op een fijne namiddag waar wij ongedwongen bij kunnen praten.

Hopelijk tot 28 december!
Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

Wanneer: Zaterdag 28 december 2019
Hoelaat: 15.00 tot 20.00 uur
Waar: Het Develpaviljoen - Parklaan 1 - 3335 LM Zwijndrecht
(Voldoende parkeergelegenheid - gratis)

Steunpunt binnenvaart

Steunpunt binnenvaart stopt

Het vervelende nieuws is dat Steunpunt Binnenvaart gaat stoppen. Het bestuur trekt volgend jaar de stekker eruit, want het geld is op. Vijftien jaar geleden stopte de subsidiering van het sociaal werk voor de binnenvaart; de AMVV en het KSCC.

De overgebleven gelden van de AMVV zijn toen beschikbaar gesteld voor het Bruggetje naar de Wal, het latere Steunpunt Binnenvaart. Er was begroot dat het 10 jaar kon draaien en het is 15 jaar geworden en nu is het op. In die 15 jaar zijn 2.750 steunaanvragen binnengekomen.

Nu zit daar ook de parkeerkaarten van Rotterdam bij en dat valt niet onder sociale nood, maar zeker wel een heel nuttige dienst.
Ger Veuger

Reactie op stoppen Steunpunt Binnenvaart

Het is echt jammer dat een instantie zoals deze noodgedwongen moet stoppen. Heel veel mensen in problemen hebben er hulp aan mogen hebben.

Ik kan bevestigen dat het overgrote deel van mijn leeftijdscategorie ervoor kiezen om inderdaad de kinderen niet naar het internaat te brengen. Wat je nog wel eens ziet, is dat men denkt over systeemvaart. Het kind verblijft dan de helft van de tijd op het internaat en de helft van de tijd bij de ouders. Ik vind het een ontwikkeling waarvan ik buikpijn krijg. Het is echt heel erg jammer dat dit gebeurt, want het demotiveert ouders om voor het internaat te kiezen als het gebruik daarvan zo afneemt en dat doet de negatieve spiraal in werking zetten. Als de kinderen niet meer naar het internaat gaan, betekent dat direct dat het aantal gezinsbedrijven afneemt.

Ik heb een fantastische tijd gehad op het internaat namelijk, dus had mijn kinderen dat ook gegund. Maar, tijden veranderen en mensen ook. Mijn ouders waren niet op mijn verjaardag. Dat vond ik niet erg, maar kun je je dat anno 2019 nog voorstellen? Afzwemmen? Opa en oma waren er met een beetje geluk, anders niemand. Het is voor de ouder-kind relatie zeker niet minder om bij zulke dingen aanwezig te zijn. Daarbij zat ik op een schippersschool met schipperskinderen als vrienden. Tegenwoordig bestaan die niet meer en je vriendjes van de wal zitten allemaal fijn op een sport. Een internaat kan niet al die kinderen naar allerlei activiteiten brengen. Ik denk dat het voor kinderen in deze tijd lastiger ZOU KUNNEN wezen om sociaal mee te draaien aan de wal als je alle vakanties bij je vriendjes weg bent en niet zo makkelijk bij ze kunt spelen door de weeks. En zeg nou zelf, het varen wordt er ook niet socialer op. Weinig ligplaatsen, slecht van boord kunnen. Veel en hard varen, dus niet lekker een weekje naar school als je op de beurs ligt.

Wat je ook veel ziet gebeuren, is dat de vrouwen met de kinderen aan de wal gaan zodra ze 4 jaar oud zijn, zodat je naar school kunt in plaats van kleuter aan boord. Ik deed dat vroeger ook op De zwaan. Maar waar lig je nu tegenwoordig nog zo lang te wachten?

Een andere reden is dat het in de binnenvaart vaak mogelijk is geworden om naast je schip ook een huis en een tweede auto aan te schaffen. Dat maakt de stap naar de wal veel kleiner. Maar gelukkig zijn er nog jongelui, die nog wel varen en de internaten in het westen van het land schijnen het wel goed te doen. Dus het kan nog wel, maar in kleinere mate.

En dat autonoom varen? Ja, dat gaat gebeuren. De vraag is niet of, maar wel wanneer. Net als met de Tesla zal er veel floppen, maar uiteindelijk ga ik dat nog meemaken. Ik snap ook niet wat de drang van mensen is om dit na te streven, maar goed, we gaan naar een maatschappij waar zoveel mogelijk werk verricht wordt door computers en machines. Het zal echt niet in elk vaargebied kunnen gaan werken, maar er zijn zat trajecten waar dit mogelijk wordt. Hele containerterminals draaien onbemand tot zelfs een kraanmeester op afstand, die het schip laadt. Hoelang gaat het nog duren voordat een computer dat gaat doen? Daarbij, als mijn vrouw toch van boord gaat voor de kinderen, dan heb ik het varen ook wel gezien. Als ik dat ding dan op afstand kan bedienen, ga ik ook lekker naar huis genieten van de geuren die er loskomen uit de keuken bij het bereiden van een maaltijd, die ik dan samen op kan eten in plaats van een magnetron maaltijd.

Ronald Sipsma

Nautisch - Technisch

Een Klimaatpark

Een Klimaatpark erdoor drukken onder het mom: IJssel bij Arnhem beter bevaarbaar

De IJssel de ruimte
Op 21 november lezen we in een bericht verzonden door het ANP dat de IJssel tussen Arnhem en Giesbeek meer ruimte zou krijgen. Dat maakt volgens het ANP de rivier beter bevaarbaar bij zeer lage waterstanden.
Rijkswaterstaat, Waterschap Rijn en IJssel, Natuurmonumenten en overheden hebben jarenlang gewerkt aan een plan voor een Rivierklimaatpark rond het bijna 16 kilometer lange IJsseltraject, lezen we. De rivierverruimende maatregelen moeten in 2028 zijn gerealiseerd.
In het gebied tussen de Duitse grens en de snelweg A12 moeten ook de dijken omhoog om extreem hoogwater in de toekomst te kunnen weerstaan. Door het rivierbed te verruimen en een nevengeul aan te leggen bij Westervoort kan de dijkverhoging beperkt blijven, aldus de plannenmakers.

Vervolgens lezen we datgene dat veel schippers aan den lijve ondervonden hebben, namelijk dat bij laagwater door droogte op de IJssel een passeerverbod geldt voor de binnenvaart.

De werkelijke reden: men wil een "klimaatpark"
We zien dat er eigenlijk een ander doel bereikt moet worden, namelijk een toename van toerisme. Want er wordt gesteld dat aan het gebied rond de IJssel heel lang niks gedaan zou zijn, waardoor het volgens de plannenmakers "verrommeld" is. Hoewel schippers veel langs de campings varen en het hen nooit opgevallen is, blijken de campings "verloederd" te zijn en zouden de uiterwaarden ontoegankelijk zijn. In het beoogde Rivierklimaatpark zou wel veel ruimte voor nieuwe natuur en recreatie zijn. Men hoopt kennelijk hierdoor, net zoals langs de andere grote rivieren waar het uiterwaardengebied enorm in trek is bij toeristen, deze vorm van toerisme aan te spreken. Tegelijkertijd lezen we als mededeling dat de vele landbouwers en bedrijven langs de rivier duurzaam moeten gaan werken. Maar of en hoe dat dan afgedwongen wordt?

Geef uw mening.
Bewoners van het gebied en anderen kunnen de komende maanden hun mening geven over het plan. Het is de bedoeling dat het hele Rivierklimaatpark in 2035 klaar is.

Noot van de redactie
Een denktanklid noemde dit een flauw verhaal; je kunt de bevaarbaarheid van de IJssel alleen verbeteren, als je meer van het water dat in Lobith binnen komt, via het Pannerdensch kanaal laat lopen en daarvoor moet je wat aan de Waal doen, anders is het beleid aan de IJssel zinloos.

De maatregelen die we lezen, zijn alleen maar maatregelen voor hoog water en daarmee kun je de bevaarbaarheid bij laagwater niet beïnvloeden.

Reactie op Een klimaatpark

Reactie van een van onze denktankleden: IJssel bij Arnhem beter bevaarbaar?

Ik vind sowieso een paar vreemde dingen aan/in het bericht.
Men spreekt over ruimte voor de rivier.
Ik dacht dat afgelopen jaar dit project van RWS (Ruimte voor de rivier) was afgerond. En tegenover de haven van Arnhem is toch al ruimte voor de rivier gecreëerd door een overstroomgebied bij hoogwater?(Het kan zijn dat ik mij in deze opmerkingen vergis)

Maar volgens mij liggen de problemen met betrekking tot bevaarbaarheid tegenwoordig niet bij hoogwater, maar juist bij laagwater. Daar verwijst het artikel zelf ook naar. En dan ook de opmerking over verloederende campings.

Slecht ondernemen van campinghouders valt, wat mij betreft, niet onder verantwoording van RWS, oftewel het (beperkte) budget voor vaarwegen. Een scheefstaande caravan heeft geen invloed op de bevaarbaarheid van de rivier (zolang deze niet in de rivier zakt en in de vaargeul gaat drijven).

Ook de opmerking dat uiterwaarden niet toegankelijk zijn, heeft geen verband met de bevaarbaarheid van de rivier, waarbij het laatste juist de kop van het artikel bevat.
IJssel bij Arnhem wordt beter bevaarbaar (2)

Er wordt gesuggereerd dat als je met de hond in de uiterwaarden kunt hardlopen en picknicken, de rivier beter bevaarbaar is voor de binnenvaart.

Kortom, naar mijn visie (doorslaggevend door de opmerkingen van Ger Veuger) is dit gewoon weer een prototype van lokaal politiek onwetend onzinbeleid, welke het doel totaal mist.

Persoonlijke toevoeging:
Gemeenteraden moeten zich beperken tot bezighouden met het mooi maken van de winkelstraat van de middenstander (lees: tot gemeenteraadslid verheven winkelier), welke daarvoor de politiek (gemeenteraad) in is gegaan en dienen zich verder niet zonder kennis of informatie te bemoeien met dingen waar ze geen verstand van hebben.

Groet
Mattijn

Autosteiger Maashaven

Verslag bijeenkomst 20 november 2019

Autosteiger/kade Maashaven informatie bouw appartementencomplex Haven-kwartier te Rotter-dam Maashaven Noord Zijde.
Website te zien onder
www.havenkwartier-katendrecht.nl

Informatie over nieuwe appartementen-bouw aan de Noordzijde Maashaven ter hoogte van het au-tosteiger.
Positief met de grote opkomst van be-woners en collega schippers bij de bij-eenkomst aan de Brede Hilledijk gebouw Zadkine.

“Wonen aan de stoere kade van de Maas-haven” staat beschreven in de verkoop-brochure Haven-kwartier.
Deze “stoere kade” is een groot aantal jaren voor de binnenvaartschepen een auto-/calamiteiten steiger, waar men als binnenvaart voor een beperkte tijd mag liggen om de auto van het schip te laden en te lossen. Er staan hier speciale bor-den dat deze kade daarvoor bestemd is.
Als men de Havenkwartier brochure door-leest, wordt nergens over de binnenvaart geschreven. Alleen de watertaxi is het enige vervoermiddel via het water.
ASV en een collega-binnenschipper heb-ben een aantal vragen gesteld aan de gemeente Rotter-dam en de bouwuitvoer-ders en projectontwikkelaar.

- **Blijft het autosteiger bestaan voor de binnenvaart?**

Gemeente Rotterdam zegt dat het auto-steiger blijft bestaan in samenspraak met het Havenbedrijf.
De voorzijde van de appartementen wordt 17 meter binnenwaarts van de buitenzijde kade ge-bouwd. Op deze 17 meter brede kade wordt een wandel-/fietsboulevard gemaakt.
De binnenschippers mogen gebruik ma-ken om hun auto af en van boord te zetten en uit en in te rijden via deze boulevard, met vrije doorgang.

- **Zijn de nieuwe bewoners geïnfor-meerd over de handelingen en bewegingen van de binnenvaart-schepen bij het autosteiger?**

Tijdens de verkoop van appartementen worden aspirant-kopers goed geïnfor-meerd dat hier de au-to-/calamiteiten stei-ger blijft bestaan voor binnenvaartsche-pen. Deze bewoners zijn geen eigenaar van de 17 meter brede boulevard die van-af hun appartement aan de voorzijde te zien is. Gemeente Rotterdam en Haven-bedrijf zijn in samenspraak de eigenaar.

- **Tijdens de bouwwerkzaamheden zijn de parkeerplaatsen weggeno-men. Is daar een alternatief voor? De binnenvaartschippers hebben namelijk een parkeervergunning. Dit was ook een vraag van een aan-tal bewoners.**

Er is geen alternatief.

- **Er zijn vuilniscontainers verplaatst en die staan niet zo handig om met de auto uit te rijden vanaf het loopbrugponton en autosteiger, kunnen deze ook in samenspraak met de binnenschippers worden verplaats?**

De bouwuitvoerders gaven hierbij gelijk aan om direct dit euvel te verhelpen.

- **Wordt er aan de bouwverlichting gedacht dat deze in goede positie wordt gezet, zodat de binnen-vaart niet verblind wordt tijdens aanleg-manoeuvre?**

Er wordt ook rekening met de binnenvaart gehouden. Klachten kunnen we doorge-ven en ze willen deze verhelpen.
Communicatie met omgevingsmanager kan via info@havenkwartier-katendrecht.nl. Deze graag richten aan de heer Frank Sijlaar.
U kunt ook op de hoogte worden gehou-den door berichten (email). Daar is wel eerst een aanmel-ding voor nodig via www.havenkwartier-katendrecht.nl/con-tact/

Tijdens de bouw zijn er enkele voorlopige voorzieningen nodig vanwege veiligheid. De bouw is on-geveer tot november 2022. Er zijn 4 fases waarbij als eerste de aan-vang van de onderbouw (geluid en trillin-gen) zal starten. Normaal zijn de werkda-gen van 07.00 uur tot 17.00 uur. Het kan voorko-men dat werkdagen tot 19.00 uur zijn.

Op 21 november 2019 is de bouw begon-nen en er zijn hierbij hekken om het terrein geplaatst tot en met de parkeerplaatsen.
Na nieuwjaar worden de hekken verplaatst tot 5 meter van de waterkant. Hierdoor is het rijpad ca. 4 meter voor auto.
Er worden 3 hoge kranen van ca. 80 me-ter geplaatst en deze draaien ook over het water.
Het kan voorkomen dat tijdens de bouw uit veiligheidsoverweging een kwartier het autosteiger af-gesloten wordt door pion-nen om bouwmateriaal te verplaatsen. Daarna is er weer vrije doorgang.

Overigens was de ASV heel blij met de warme attenties van de bewoners Katen-drecht. Deze willen graag de binnenvaart houden in de Maashaven.

Walstroom Rotterdam

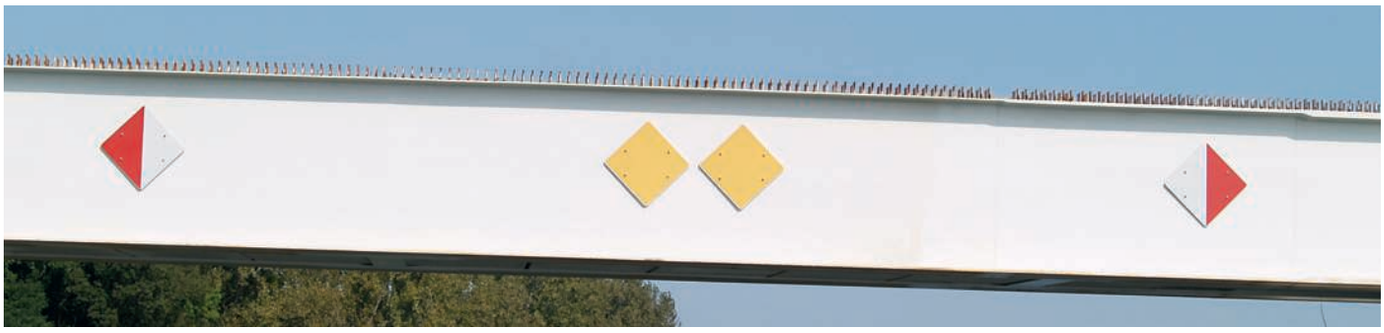
Op vraag van Haskoning heeft de ASV op facebook en binnen de denktank de volgende vragen neergelegd:

- Hoe zit het met de walstroomvoorzieningen in Rotterdam?
- Waar zitten de knelpunten?
- Zijn er suggesties?
- Is de voorziening voldoende voor de aankomende 10 jaar?

Reacties:

- Aan de drijvende steiger in de Maashaven zijn veel te weinig aansluitingen. Door de schepen die er vast liggen, hebben passanten vaak geen stroom van de wal.
- Oplossing: meer aansluitingen plaatsen: meer kasten en meer aansluitingen per kast.
- Elke nieuwe kast graag de stekkers op 1m hoogte! (je moet soms in het vuil en de stront om in de kast te komen !) Al het andere waar de monteurs bij moeten graag op straatniveau.
- Tarief omlaag, stopcontacten op stahoogte, maximaal 2 breed stekkeren, afgeschermd voor walbewoners en hun huisdieren, 60ahmp is geen max 40ahmp.
- Ik heb gehoord dat er veel overspanning is. Ik had het vorige week ook.
- Alles door gemeten en mijn aansluiting schijnt goed te zijn.
- Graag weer een 400 V 32A stekker en 230V 16 A erbij. Natuurlijk hebben we daar weer een verloopje voor. Maar het is daardoor niet meer veilig afgezekerd.
- Schippers ervaren een tekort, met name omdat de boel al bezet is.
- De werkwijze om stroom te krijgen is niet altijd makkelijk en de eerste aansluiting duurt soms veel te lang (2 dagen).
- De parkline app functioneert lang niet altijd goed.
- Het heeft ook lang geduurd na de lancering van hun nieuwe app voordat de facturen inzichtelijk waren, terwijl er wel automatisch van je bankrekening afgeschreven wordt. Er is dus wel het één en ander op aan te merken.
- Storingsdienst werkt veel te traag (regelmatig zijn aansluitpunten kapot).

Conclusie: het walstroomnetwerk is NIET voldoende toegerust voor de toekomst
Heeft u nog een reactie? Stuur het naar info@algemeeneschippersvereeniging.nl



Visie Standaardisering van bruggen

De ASV heeft een deel van de visie Standaardisering van bruggen hieronder geplaatst Deze visie is samengesteld door C.J. van Eijmeren en deze heeft de ASV toestemming voor plaatsing gegeven.

Hoofdstuk: Deelrapportage Vaarwegen voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) Datum 19 april 2017 Status definitief

Als men dit deelrapport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu grondig bestudeert, dan blijkt dat in de loop van deze eeuw tot 2100 honderden bruggen aan het einde van hun levensduur komen en tussendoor ook nog het nodige onderhoud moeten ondergaan. Als men dan al deze bruggen eens goed bekijkt met het oog op constructie en, het meest belangrijke, de doorvaartbreedte tussen de pijlers (steunpunten op de oevers), dan ziet men dat daar voor een groot aantal bruggen een redelijke overeenkomst bestaat. Een duidelijke mogelijkheid om tot standaardisering te kunnen over gaan.

Van al die honderden bruggen voldoen 99 kunstwerken niet aan de doorvaarthoogte normen gesteld in RVW2011. Zeven kunstwerken op het Starkenborghkanaal voldoen niet aan de vereiste doorvaarthoogte bij opwaaiing!

Hier ligt dus een grote kans om bij onderhoudswerkzaamheden aan deze bruggen gelijk over te gaan tot ophoging van de bruggen welke niet voldoen aan de normen gesteld in RVW 2011. Als men nu kijkt naar welke bruggen van deze 99 enige overkomst zouden kunnen hebben om in aanmerking te komen voor brug met standaardafmetingen, die op diverse locaties is in te passen om de oudere bruggen te vervangen voor onderhoud.

Hiermee zouden in de komende 80 tot 100 jaar miljarden euro's aan schade door filevorming op door onderhoud gestremde bruggen kunnen worden voorkomen. Tevens kan men gelijktijdig de bruggen die (nog) niet voldoen aan de doorvaarthoogte volgens RVW 2011 ophogen! Dit komt direct de "Modal Shift" van de weg naar het water ten goede en draagt enorm bij aan de steeds zwaarder wegende milieueisen door brugdelen in afgesloten ruimten te renoveren. Deze onderhoudsvorm heeft nog als extra voordeel, dat men onder de meest gunstige omstandigheden onderhoud kan plegen wat de perken tussen de vaste onderhoudsperioden kan verlengen en er dus minder onderhoud nodig is en dus een financiële besparing is.

Bent u geïnteresseerd in het hele rapport? Neem contact op met info@algemeeneschippersvereening.nl

Planning Havenbedrijf Twente

Planning onderzoek voorzieningen/faciliteiten Havenbedrijf Twente

Datum	
1 november t/m 30 november	Plannen afspraken voor inventarisatie binnenhavens.
1 november t/m 31 januari	Inventarisatie voorzieningen faciliteiten binnenhavens Havenbedrijf Twente middels digitale aanlevering gegevens. Welke voorzieningen/faciliteiten zijn aanwezig en eventueel gewenst. Het gaat hierbij om auto afzetplaatsen, stroom- en watertappunten, afvalverzamelingspunten, lozingspunten afvalwater etc.
1 november t/m 31 januari	Havenbezoeken afleggen bij de binnenhavens om de huidige situatie in kaart te brengen. Hierbij wil ik in gesprek met de havenmeesters over welke voorzieningen en faciliteiten nog gewenst zijn en tevens zal ik foto's maken om tot een zo compleet mogelijk beeld te komen. Daarnaast is het ook belangrijk om met de verenigingen van binnenvaartschippers in gesprek te komen om te horen wat er leeft onder de schippers m.b.t. voornoemde faciliteiten.
1 november t/m 31 januari	Verwerking gegevens uit inventarisatie om tot een totaalbeeld te komen over waar welke voorzieningen gerealiseerd moeten worden en in welke hoeveelheden.
1 februari t/m 31 maart	Onderzoeken welke organisaties/instellingen betrokken moeten worden bij en verantwoordelijk moeten worden voor realisatie, onderhoud en beheer van voorzieningen/faciliteiten.
1 februari t/m 31 maart	Onderzoeken welke partijen benodigde voorzieningen/faciliteiten kunnen realiseren, beheren en onderhouden en tegen welke kosten dit kan. Tevens onderzoeken wat de mogelijke opbrengsten van deze voorzieningen/faciliteiten zijn.
1 april t/m 28 april	Komen tot een afgerond plan voor realisatie van voorzieningen/faciliteiten en dit voorleggen aan Havenbedrijf Twente inclusief automatisering van het gebruik en verrekening van de gebruikskosten waar het gaat om bijvoorbeeld de stroomvoorziening (walstroom).

Werkzaamheden renovatie Wantijbrug en stremming Wantij

Eerder dit jaar heeft de ASV een brief ontvangen over de renovatie van de Wantijbrug. In de voorbereiding van de renovatie is duidelijk geworden dat de technische staat van de basculekelder slechter is dan gedacht. Om aanvullende maatregelen uit te werken is de start van de werkzaamheden uitgesteld. De nieuwe startdatum voor de werkzaamheden in het kader van de renovatie van de Wantijbrug is nu 6 januari 2020. De Wantijbrug wordt vanaf deze datum niet meer bediend tot medio oktober 2020.

Lage scheepvaart
Lage scheepvaart (niet hoger dan 6,25 m.) kan vanaf 6 januari 2020 tot medio oktober 2020 onder het vaste deel van de Wantijbrug doorvaren.

Hoge scheepvaart
Hoge scheepvaart (hoger dan 6,25 m.) kan vanaf 6 januari 2020 tot medio oktober 2020 de Wantijbrug niet meer passeren. Voor de hoge scheepvaart geldt vanaf deze datum een omvaarroute van en naar de jachthaven Westergoot: Zeilboten die vanwege hun hoogte en diepgang (max. 1.50 m.) de route via Otter- en Helsluis, gelegen tussen de Nieuwe Merwede en de Beneden Merwede, niet kunnen passeren, dienen om te varen via de Nieuwe Merwede en de Beneden Merwede en gebruik te maken van de brugopeningen in de Merwedecorridor (Gorinchem – Dordrecht v.v.).

Volledige stremming
In 2020 zal de vaarweg in maximaal 3 weekenden volledig gestremd worden. Deze volledige stremmingen zijn nodig om de bestaande brugdekken (vallen) uit te hijsen, de nieuwe brugdekken aan te brengen en de systemen te testen. De exacte data van deze weekenden zijn nog niet bekend, deze zullen op een later tijdstip middels een brief aan u worden gecommuniceerd.

Combinatie Volkerbrug schrijft: Wij zullen alles in het werk stellen om de werkzaamheden met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart uit te voeren. Mochten er vragen zijn, dan kunt u contact opnemen met de heer J. van Erk via het telefoonnummer 06-29069531.

Evaluatie verkeersbesluit bediening van bruggen in Doetinchem

De ASV is gevraagd wat de praktijkervaringen zijn met de wijziging van de bedieningstijden. Daarom de volgende vragen:

Welke onderwerpen spelen er wat u betreft nog meer langs de Oude IJssel in relatie tot het vaarwegbeheer?

- Heeft u in de praktijk negatieve ervaringen met de wijziging van de bedieningstijden? Zo ja, welke zijn dat?
- Heeft u in de praktijk positieve ervaringen met de wijziging van de bedieningstijden? Zo ja, welke zijn dat?
- Wilt u het waterschap tips meegeven m.b.t. de bedieningstijden van de bruggen in Doetinchem?

Heeft u een reactie hierop, stuur het dan naar info@algemeeneschippersvereniging.nl

Alvast dank voor uw medewerking.

Fusie haven Antwerpen en Zeebrugge

Havens van Antwerpen en Zeebrugge starten onderhandelingen op weg naar een fusie

De havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge hebben groen licht gegeven voor het opstarten van onderhandelingen met het oog op de (gefaseerde) opbouw van een mogelijke fusie tussen de twee havens. De besturen namen deze beslissing op basis van de bevindingen van een complementariteits- en robuustheidsonderzoek van het externe consultancybureau Deloitte en Laga.

Complementariteitsonderzoek
Sinds begin 2018 voeren de havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge constructieve gesprekken met het oog op intensievere samenwerking. Deze gesprekken vormden de aanleiding voor het gunnen van een gezamenlijk economisch complementariteits- en robuustheidsonderzoek aan het consultancybureau Deloitte en Laga. Volgens de conclusie van dit onderzoek zijn de havens in hoge mate complementair en zorgt verregaande samenwerking voor een verankering van werkgelegenheid. Daarnaast laat de samenwerking toe sneller en beter in te spelen op toekomstige uitdagingen zoals schaalvergroting, energietransitie, innovatie en digitalisering.

Opstart van onderhandelingen
Port of Zeebrugge en Port of Antwerp zijn bereid om onderhandelingen met het oog op een (gefaseerde) opbouw van een mogelijke fusie formeel op te starten. Verwachting is dat het gehele traject twee jaar zal duren. Dirk de Fauw, voorzitter van de Raad van Bestuur van de haven van Zeebrugge: “De ambitie van beide havenbesturen is om een Main Port van A tot Z te vormen die toekomstbestendig is.”

De brug van Boskoop

Wat is er gebeurd?
Donderdag 10 oktober is aan het einde van de dag geconstateerd dat de hefbrug Boskoop constructief onveilig is. De provincie heeft daarom besloten de brug direct af te sluiten voor wegverkeer, fietsers en automobilisten. Ook is de vaarweg gesloten. Op dit moment zijn de heftorens nog constructief onveilig. Dit betekent dat de brug nog niet veilig gebruikt kan worden door weg- en vaarwegverkeer.

In het begin van 2019 is roestvorming geconstateerd. Dit gaf aanleiding tot verdergaande inspecties en onderzoek door de onderhoudsaannemer. Vanwege de complexiteit van de brug hebben wij een second opinion gevraagd op de resultaten van de onderhoudsaannemer aan een onafhankelijk ingenieursbureau. Op 10 oktober 2019 is er naar aanleiding van de lopende second opinion door het Ingenieursbureau Rotterdam geconstateerd dat de hefbrug Boskoop zonder het nemen van aanvullende maatregelen op dit moment constructief niet veilig is.

Wat merkte het scheepvaartverkeer?
Er kon vanaf dat moment niet gevaren worden op de Gouwe rondom Boskoop. Er was geen doorgaande verbinding over de Gouwe. Het bestemmingsverkeer vanaf Alphen tot aan het Alpherium en Otwegwetering (noord) en vanuit Gouda tot de spoorbruggen Gouda (zuid) kon wel varen.

Waarom is er niet voor gekozen de hef op te hijsen? Dan had het scheepvaartverkeer gewoon door kunnen gaan.
Donderdag 10 oktober is geconstateerd dat de brug constructief onveilig is. Daarop is besloten de brug niet meer te bedienen. Dat betekent dat het brugdek niet meer omhoog gaat. Het was onveilig om onder de brug door te varen.

Brug Boskoop weer in gebruik
Provincie Zuid-Holland liet in een brief aan ons weten dat de hefbrug woensdag 20 november 2019 na de avondspits, vanaf 20.00 uur, weer gebruikt kan worden door het wegverkeer. Voor de scheepvaart is de stremming donderdag 21 november, vanaf 9.00 uur opgeheven.

Nog maatregelen in 2020
Het eerste halfjaar van 2020 zullen nog maatregelen nodig zijn aan de hefbrug Boskoop. Deze maatregelen zal de provincie, waar mogelijk, in overleg met weg- en vaarweggebruikers en zo nodig met andere vaarwegbeheerders uitvoeren.

Hefbrug Waddinxveen en Gouwesluis
Zoals eerder gemeld heeft er bij de hefbruggen Waddinxveen en Gouwesluis een visuele inspectie plaatsgevonden. Op basis van die inspectie is geen vergevorderde roestvorming gebleken bij de bruggen Waddinxveen en Gouwesluis. Voor de hefbrug Waddinxveen geldt dat er op een drietal plekken beginnende tot matige corrosie is geconstateerd. Beide bruggen dienen verder te worden geïnspecteerd. De provincie is in overleg met de gemeenten om tot een passende datum voor de inspectie, van een dag, met een kraan te komen. Over de resultaten van de inspecties zal men ons op de hoogte brengen.

Provincie is bewust van hinder
De Provincie schrijft aan ons:
"Wij zijn ons ervan bewust dat de afsluiting van de hefbrug Boskoop voor ondernemers, bewoners en belangenorganisaties voor hinder heeft gezorgd. Ik spreek dan ook een woord van dank uit voor hun geduld en begrip en voor de ontvangen suggesties die hebben bijgedragen aan het beperken van de overlast. Ook wil ik mijn waardering uitspreken richting betrokken gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, Waternet en Hollandia Services B.V. voor hun betrokkenheid en inzet. Mede hierdoor is de uitvoering van de noodzakelijke maatregelen vlot en veilig verlopen."

Dat is allemaal fijn, maar een duidelijke royale nadeelcompensatie uitkeren aan de gedupeerden zou pas echt duidelijk maken dat men ook begrip heeft voor onze situatie.

Compensatie scheepvaart i.v.m. stremming brug Boskoop (nog) niet geregeld
De ASV heeft tijdens het gesprek gevraagd om een compensatie voor de geleden schade voor de schippers in verband met o.a. omvaren vanwege de stremming van de brug van Boskoop.

Ons werd gezegd dat dat allemaal op de site terug te vinden is. Dat hebben we opgezocht en het blijkt dus dat daar tot op dit moment niets voor geregeld is. Wel lijkt het ons van groot belang dat veel schippers claimen als ze schade ondervinden, op welke wijze dan ook. Dat kan via het schadeformulier: https://www.zuid-holland.nl/loket/meldingen/@16534/schadeclaim-indienen/

Op de site:
Op dit moment heeft de provincie nog geen standpunt ingenomen over de aansprakelijkheid. U kunt de eventuele schade wel bij ons melden via het schadeformulier: https://www.zuid-holland.nl/loket/meldingen/@16534/schadeclaim-indienen/. Binnen 8 weken ontvangt u een reactie.

Brief aan Noord-Holland

Betreft: reactie op: Nieuwsbrief Centrale Bediening Bruggen van 22 oktober. Het hoofdstuk 'Veilig op afstand bedienen'

Geachte heer/mevrouw,

Hiermee reageert de ASV op uw Nieuwsbrief Centrale Bediening Bruggen van 22 oktober.
Met name in het hoofdstuk 'Veilig op afstand bedienen' heeft ASV vraagtekens bij uw presentatie zoals die uitgelegd wordt door Programmamanager dhr. Dilshad Jabar van de provincie Noord-Holland.

Dhr. Jabar stelt dat het een randvoorwaarde is, dat de techniek op orde is. Daar is ASV het natuurlijk mee eens. Echter wordt er niet uitgelegd welke garanties hiervoor kunnen worden gegeven en wat er is ondernomen om deze garanties te kunnen geven. Ervaringen bij op afstand bediende objecten elders leert dat de techniek het met grote regelmaat laat afweten met vele storingen en gevaarlijke situaties van dien. Er wordt dan wel een risicoanalyse gemaakt, voordat een brug wordt aangesloten op de bediencentrale, maar daar wordt aan toegevoegd dat het ook gaat om de kennis en kunde van de bedienaar. Onzes inziens komt deze toevoeging erop neer dat, wanneer de risicoanalyse tekortschiet, de verantwoording bij de bedienaar ligt en in geval van een calamiteit de schuld heel gemakkelijk op de bedienaar wordt afgeschoven. Een duidelijk voorbeeld hiervan is het dodelijke ongeval bij

de Uylbrug, waarbij de brugwachter door de rechter veroordeeld werd en niet de beheerder van de brug, die een gevaarlijke situatie had gecreëerd.

Onder het kopje Cameraplan leest ASV het volgende:
Dilshad Jabar: “Voor iedere brug die wij aansluiten op de bediencentrale maken wij een goed cameraplan met voldoende zichtveld en van een goede kwaliteit”. De bruggen die zijn aangesloten op de bediencentrale voldoen hieraan. De provincie werkt met richtlijnen voor zicht, zodat alle delen van de brug, de weg en de vaarweg goed zichtbaar zijn.
Deze stelling kan ASV zich niet in vinden. Het rapport ‘Veiligheid van op afstand bediende bruggen’ van september 2019, uitgevoerd door de onderzoeksraad, concludeert een totaal ander beeld. Dit rapport maakt onderstaande conclusies:

- De gekozen cameraopstelling ondersteunt de brugbedienaars onvoldoende bij het schouwen van de brug. De brugbedienaar heeft geen totaalbeeld van de situatie voor en op de brugval op alle momenten tijdens het openen en sluiten.’
- ‘De huidige presentatie van de beelden op het quad beeldscherm in de centrale bedieningspost in Zaandam is voor het menselijk brein onlogisch en daarmee lastig te interpreteren.’
- De cameraopstelling en de presentatie van de camerabeelden geven de brugbedienaars door de beperkingen geen afdoende ondersteuning voor het veilig bedienen van een brug.
- Wanneer nu, met bijvoorbeeld de Landelijke Brug- en Sluisstandaard (geldend voor Rijkswaterstaat) als referentie, een ontwerp gemaakt worden, dan zou dat resulteren in een fundamentele aanpassing van de huidige cameraopstelling.

Deze conclusies tonen aan dat de huidige cameraplannen niet deugen, wat wordt bevestigd door de reeds voorgedane ernstige ongevallen. Omdat er kennelijk geen protocol is waar afstandbedieningen aan zouden moeten voldoen, moet worden opgemerkt dat onbekend is in hoeverre de cameraplannen bij de diverse bruggen in de provincie wel voldoende deugdelijk zijn.

Verder lezen we in uw nieuwsbrief dat de brugbedienaren een opleidingstraject moeten doorlopen. De bedienaars blijken medewerkers van een beveiligingsbedrijf, die de taak brugbedienaar er bij doen en daarvoor een cursus volgen. Behalve wat algemene termen als schouwen, monitoren en waarnemen en een oefening op een 3D simulator is er van de omvang en lesstof van deze cursus niets bekend. Het is niet duidelijk of er een examen aan gekoppeld is om te toetsen of de lesstof voldoende tot de brugbedienaar is doorgedrongen.

De provincie heeft de regel dat de bediencentrale maximaal 1 brug tegelijk bedient. ‘Er is geen monitor beschikbaar’ is een veel gehoorde uitleg waarom een brug niet geopend kan worden. Gezien het grote aantal bruggen dat de centrale bedient (13 stuks en uitbreidend) is ASV van mening dat dit niet ten goede komt voor de doorstroming op het water. Dit levert wachttijden op bij door dezelfde centrale te bedienen bruggen, waarbij mogelijk gevaarlijke situaties voor de scheepvaart kunnen ontstaan. Denk hierbij o.a. aan ledige (windgevoelige) schepen die bij harde wind moeten stilhouden. Daar komt bij dat de scheepvaart hierdoor hinder ondervindt in de vorm van verlette tijd en inkomsten mist.

Tot slot concludeert u dat de waardevolle aanbevelingen uit het onderzoeksrapport al zijn meegenomen in de werkwijze die de provincie Noord-Holland hanteert voor de bediencentrale. Gebaseerd op hetzelfde onderzoeksrapport en hetgeen u in uw nieuwsbrief omschrijft, kan ASV zich niet vinden in uw conclusie. In uw nieuwsbrief lezen wij slechts theoretische uitleg van een aantal punten, wat de ASV er niet van overtuigt dat de provincie er alles aan zou doen om de brugbedieningen veiliger te maken en ongelukken in de toekomst zoveel mogelijk uit te sluiten. Daarom is de slotzin van dit reageren gelijk aan de openingszin uit het artikel in uw nieuwsbrief:
‘Er wordt te weinig gedaan om ongelukken met bruggen die op afstand kunnen worden geopend te voorkomen.’

Hoogachtend,
Namens Bestuur en denktank ASV

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

MIRT

Minister over onderhoud aan Sluis Lith

Minister over onderhoud aan Sluis Lith in het kader van MIRT
MIRT= Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

De Rijksoverheid werkt samen met andere overheden aan het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van Nederland. Dit doen zij door te investeren in betere wegen, het spoor en waterwegen. Alle investeringen hiervoor staan in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Sluis in Lith dicht door achterstallig onderhoud

Minister van Nieuwenhuizen heeft vragen in het kader van MIRT beantwoord, die gesteld zijn door de heer Remco Dijkstra (VVD) over het bericht inzake het onderhoud aan Sluis Lith.

De Minister blijkt bekend te zijn met het bericht uit het Brabants Dagblad getiteld: “Sluis in Lith dicht door achterstallig onderhoud, zeggen schippers die nu moeten omvaren?”

De heer Dijkstra vraagt of het klopt dat grote schepen nu zeven uur moeten omvaren en dat kleinere schepen moeten overladen.

Antwoord Minister: *De omvaartijd van schepen wordt grotendeels bepaald door de herkomst en bestemming van het schip. Gemiddeld genomen is de omvaartijd voor schepen die momenteel sluis Lith niet kunnen passeren door de stremming van de maatgevende kolk, ca. 2 uur.*

Dijkstra: Welke mogelijkheden zijn er nog wel voor de schepen en welke schepen passen er momenteel niet in? Welke verschillen zijn er voor grote en kleine schepen in deze situatie?

Minister: *Schepen met een maximale lengte van 110 meter kunnen sluis Lith passeren via de tweede, kleinere kolk en hoeven dus niet over te laden. Schepen langer dan 110 meter zullen via de Waal en het Maas-Waalkanaal moeten omvaren.*

Dijkstra: Welke plannen of herstelwerkzaamheden zijn er om het probleem voor de binnenvaart op te lossen?

Minister: *Er wordt op dit moment een spoedreparatie uitgevoerd aan één van de twee sluiskolken van sluis Lith. Over de consequenties van deze spoedreparatie is afstemming geweest met de sector. Concreet worden de komende tijd onderdelen van de scharnieren (taatskommen en -kappen) van de benedenstroomse sluisdeur vervangen alsmede het hout op de deuren. Ook zullen de deuren worden geconserveerd.*

De onderhavige reparaties aan het sluiscomplex bij Lith maken onderdeel uit van de tweede tranche van de op korte termijn gerichte onderhoudsimpuls waarover ik u met mijn brief van 18 november jl. (Kamerstuk 2019D46493) heb geïnformeerd.

Dijkstra: Wanneer kan er verwacht worden dat de herstelwerkzaamheden gereed zullen zijn?

Minister: *De werkzaamheden zijn inmiddels gestart en de planning is dat de kolk op 29 januari 2020 weer in gebruik kan worden genomen.*

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) staan alle projecten,
https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/documenten/kamerstukken/2019/09/17/aanbieding-mirt-overzicht-2020-en-deltaprogramma-2020

Minister beantwoord vragen over ligplaatsenbeleid

Minister beantwoord vragen over het ligplaatsenbeleid in het kader van MIRT
MIRT= Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

De Rijksoverheid werkt samen met andere overheden aan het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van Nederland. Dit doen zij door te investeren in betere wegen, het spoor en waterwegen. Alle investeringen hiervoor staan in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Ligplaatsenbeleid
Minister van Nieuwenhuizen heeft vragen in het kader van MIRT beantwoord, die gesteld zijn door de heer Remco Dijkstra (VVD) over het bericht inzake het ligplaatsenbeleid.

Ligplaatsentekort
Remco Dijkstra (VVD):
Hoe pakt u in heel Nederland het tekort aan ligplaatsen aan? Is hier een plan voor opgesteld en budget voor vrijgemaakt?

Minister van Nieuwenhuizen:
De ligplaatscapaciteitsknelpunten breng ik periodiek in kaart via de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. De meest urgente knelpunten worden aangepakt via de MIRT-systematiek. Zo werkt mijn Ministerie aan voorbereiding en realisatie van in totaal meer dan 70 extra ligplaatsen op de Beneden-Lek, Merwedes, BovenIJssel en Waal (bij Lobith). Daarvoor heb ik ruim €168m gereserveerd. In het kader van het MIRT-project Toekomstvisie voor de Waal zet ik bovendien binnenkort een studie uit om de behoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften – Weurt/Lobith (Waal) in kaart te brengen en de optimale locatie voor de bouw van nog meer ligplaatsen te bepalen. Daarnaast wordt de aanleg van ligplaatsen waar mogelijk gekoppeld aan andere infrastructurele opgaven. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van de derde kolk bij de Beatrixsluis die eind dit jaar wordt opgeleverd, daarbij heb ik 11 extra ligplaatsen laten bouwen.
Tenslotte houdt Rijkswaterstaat vinger

aan de pols voor de actuele situatie met betrekking tot de ligplaatscapaciteit. De input zal worden verwerkt in de nieuwe NMCA (De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) die ik naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 aan uw Kamer kan aanbieden.

Grote havens sluiten in Amsterdam en Rotterdam
Remco Dijkstra (VVD):
Wat denkt u van het feit dat grote steden als Amsterdam en Rotterdam steeds vaker havens sluiten of andere activiteiten in havens toelaten ten koste van de binnenvaart? Is hier vanuit het Ministerie regie op?

Minister van Nieuwenhuizen:
Het is mij bekend dat er in Rotterdam en Amsterdam plannen zijn voor de bouw van woningen in gebieden die tot de havens behoren, vooral in de havengebieden die dicht tegen de stad aan liggen. Dat kan risico's met zich meebrengen voor de afhandeling van goederenstromen door de binnenvaart. Mijn Ministerie maakt zich sterk voor de logistieke prestaties van de havens vanwege het vitale belang van de havens voor ons land inclusief hun relaties met het achterland. Vervoer over water maakt daar onderdeel van uit omdat het duurzaam is, over voldoende capaciteit beschikt en de wegen ontlast. Bij de transformatie van havengebieden naar gemengde functies van wonen en werken dient ook rekening te worden gehouden met de belangen van de binnenvaart, zoals bij planvorming voor bouwen in de Maashaven in Rotterdam of in Amsterdam waar bij de transformatie van de Minervahaven nautisch water is bewaard voor de binnenvaart en het aanmeren van duwbakken. Zo zal ik onder meer in het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid tot 2040 voor de Metropoolregio Amsterdam blijvend aandacht vragen voor het belemmerend effect dat de woningbouw kan hebben op de binnenvaart en de doorgaande verbindingen richting het (inter)nationale achterland.

Tekort overnachtingshavens
Remco Dijkstra (VVD):
Welke behoefte aan ligplaatsen bestaat er, gezien het feit dat de binnenvaartsector aangeeft dat er ook tekort is aan overnachtingshavens, dat gemeenten steeds vaker de maximale ligtijd beperken en ook dat de kwaliteit van ligplaatsen (algemene, laad-en los en ligplaatsen voor langere termijn) te wensen over laat? In welke gebieden en in welke categorieën? Kunt u de Kamer daar inzicht in geven?

Minister van Nieuwenhuizen:
De in de actuele NMCA (2017) geconstateerde knelpunten worden vrijwel allemaal aangepakt met lopende of aankomende MIRT-projecten. Daarnaast houdt Rijkswaterstaat zoals eerder gemeld vinger aan de pols voor een actueel beeld. Er zijn vier corridors met de mogelijke knelpunten in beeld waar op dit moment geen maatregelen voorzien zijn. Op de route Amsterdam-Duitsland is reeds nader onderzoek naar de capaciteit gedaan, maar zijn nog geen concrete acties voor uitbreiding van de ligplaatscapaciteit of andere maatregelen om het knelpunt op te lossen voorzien. Er moet nog onderzoek plaatsvinden naar de drie aanvullende mogelijke tekorten die in beeld zijn op de volgende twee routes: Rotterdam – Terneuzen – Gent en Amsterdam – Meppel – Zwolle – Zutphen.

Bovengenoemde input wordt verwerkt in de eerder genoemde NMCA. De NMCA gebruik ik mede als onderbouwing voor verdere besluitvorming over uitbreiding van de ligplaatscapaciteit of andere maatregelen. In mijn brief d.d. 1 november (Kamerbrief 31409-256) ben ik reeds ingegaan op de ligduur en de voorziening van walstroom bij rijksligplaatsen.

Voor wat betreft de kwaliteit van ligplaatsen ben ik mij bewust van de zorgen in de sector over de ligplaatsen in havens. De kwaliteit van ligplaatsen in havens is echter de verantwoordelijkheid van de havenbeheerder, veelal de gemeente.

Deze vragen zijn door de Minister beantwoord voor het Notaoverleg MIRT van 25 november 2019

- NMCA= De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse zie https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca

Nieuwsbrief

22 november 2019

Startbeslissing MIRT-verkenning Oeververbinding Regio Rotterdam

Op 20 november 2019 is het officiële startsein gegeven voor de MIRT-verkenning Oever-verbinding Regio Rotterdam. De vier initiatiefnemers (gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) hebben de Startbeslissing genomen. Aan de eerder gestelde voorwaarde van bekostiging van de aanpak voor de Algeracorridor is invulling gegeven.

Meer dan een oeververbinding

De vier initiatiefnemers hebben besloten tot het onderzoeken van een pakket aan maatregelen voor de regio Rotterdam dat het meest bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de regionale verstedelijkingsopgave, de stedelijke leefkwaliteit en zorgt voor kansen voor mensen. Conform afspraken die de initiatiefnemers voor de zomer hebben gemaakt bestaat het pakket aan maatregelen uit:

- een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord in Rotterdam;
- maatregelen om de capaciteit en doorstroming op de Algeracorridor op te waarderen;
- een treinstation Stadionpark;
- een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom;
- een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel;
- maatregelen op de A16, waaronder het weefvak in de A16 ten zuiden van de Van Brienenoordbrug tussen het Knooppunt Terbregseplein en het Knooppunt Ridderkerk.

De exacte invulling van deze maatregelen is nog niet duidelijk. Er zijn verschillende oplossingen mogelijk. In de MIRT-verkenning worden deze richtingen de komende periode geanalyseerd en beoordeeld. De verkenning leidt tot een Voorkeursbeslissing: een goed onderbouwde keuze voor de beste oplossingen, de juridische route en de manier waarop dit gefinancierd wordt.

Eerste stap: NRD

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is een belangrijke stap in de MIRT-verkenning. Het helpt oplossingen, onderzoekaspecten en de diepgang van het vervolgonderzoek in kaart te brengen. Het document is daarmee een eerste stap in een m.e.r.-procedure: waarin de effecten op het milieu worden meegenomen in de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten over de maatregelen. Daarnaast beschrijft de NRD ook de participatieaanpak. Die geeft antwoord op de vraag hoe en wanneer belanghebbenden bij het onderzoek worden betrokken.

Uitgebreide participatie

Participatie is een onmisbaar aspect van de MIRT-verkenning. Vanwege de grote impact op de omgeving krijgen belanghebbenden de mogelijkheid om mee te denken over de maatregelen. Het betrekken van de omgeving in het onderzoek gebeurt via een formeel en een informeel traject.

In het formele traject kan iedereen binnenkort een reactie geven op de NRD en over de Voorkeursbeslissing aan het eind van de MIRT-verkenning. Dit gebeurt via het indienen van zogenaamde zienswijzen. Binnenkort wordt de NRD gepubliceerd.

Het informele deel van de participatieaanpak kenmerkt zich door het actief betrekken van belanghebbenden. Dit gebeurt op verschillende niveaus (participeren, consulteren en informeren) en in diverse vormen, zoals klankbordgroepen en expertsessies.

Op de website www.oeververbinding.nl is de Startbeslissing te vinden. Hier publiceert de projectorganisatie binnenkort de NRD en de Participatieaanpak.

WIJ WENSEN U FIJNE FEESTDAGEN
EN EEN WELVAREND 2020

MARITIME
INDUSTRY

12, 13 & 14 MEI 2020

VAN 13:00 UUR TOT 21:00 UUR
EVENEMENTENHAL GORINCHEM

WWW.MARITIME-INDUSTRY.NL

CCR

Verslag vooroverleg plenaire vergadering CCR

Aanwezig namens de ASV waren Cor en Gerberdien le Sage. (20 november 2019)
Er was twee uur voor dit overleg uitgetrokken, maar die tijd was bij lange na niet nodig. Veel onderwerpen op de agenda werden in Straatsburg toegelicht.

- België heeft een nieuw delegatielid.
- In de tweede helft van 2020 wordt Duitsland voorzitter van de EU.
- Er wordt gekeken naar de financiering van de energietransitie voor emissievrije Europese binnenvaart.

Het is om praktische redenen opgedeeld, maar het moet wel in elkaar passen.

Nederland vervuiler betaald
CCR financieringssysteem
EICB houdt zich hier ook mee bezig
Zwitserland technische gedeelte (wat is er beschikbaar, voor wie…)

- De voltooiing van de klachtencommissie is rond.
- Nederlands verzoek is bijmenging van bio-brandstof!
- Frankrijk en Duitsland willen geen verplichting van bijmenging.
- België lijkt het Nederlandse standpunt te steunen.

Er werd gesproken over CTL (GTL plus fame en natuurlijke enzymen) ChangeTL.
Er werd aangegeven dat men positief over dit product zou zijn.
Wij hebben aangegeven dat er juist geluiden zijn waarin mensen niet zo te spreken zijn over dit product.
Vooral boegschroefmotoren en generators zijn vervuild en wij als ASV hebben onze bedenkingen hierover.

Schipperspatenten en bemanningen
Hier is men nog mee bezig.
Beroepskwalificaties, vaar- en rusttijden en bemanningsregelgeving zitten nog in verschillende stadia.

Verkeersregels en informatiediensten voor binnenschepen op de Rijn:

- Definitieve wijziging van het Rijnvaart politie reglement (RPR) betreffende de actualisering van de lijst van documenten die aan boord bewaard moeten worden.
- Er moet een eenduidige betekenis zijn van de termen “vaargeul, vaarwater en vaarweg”. Dit om misverstanden te voorkomen.
- Er komt een uitbreiding van de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2021.

Dit zijn de schepen en bijzondere transporten die onder artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a en onderdelen d t/m h van het RPR vallen.

Men zou dit op dezelfde manier als bij de invoer bij de tankvaart bekendmaken (soort campagne).

In de toekomst is het de bedoeling dat alle schepen meldplicht krijgen.

Er staan op het Canal d ‘Alsace nogal wat stremmingen en hinder gepland die een lange tijd gaan duren.
De CCR heeft hier geen invloed op en dat heeft te maken met het verdrag van Versailles.

Er loopt een onderzoek naar aanvaringen van verstelbare stuurhuizen door 4 studenten van de TU Delft. Zij ondervragen vanuit hun studie bemanningsleden naar de ongevallen met stuurhuizen. Human factor.

Ook het IWT platform en IVR onderzoeken dit.

ASV en BLN geven aan dat wij vinden dat de verantwoordelijkheid m.b.t. informatie over de brughoogte bij de vaarwegbeheerder ligt en niet bij de gebruiker.

Verslag: Cor en Gerberdien

CCR stelt eigen eisen ter discussie

Naar aanleiding van het gesprek dat de ASV met de Minister heeft mogen voeren aangaande de modal shift, is er een aantal afspraken gemaakt. Wij hebben geconstateerd dat de Minister een aantal heel belangrijke stappen heeft gezet en zien ook dat er op constructieve wijze invulling wordt gegeven aan de uitvoering van de aangenomen moties (Lacin en van Aalst) betreffende dit onderwerp. Daarvoor onze hartelijke dank.

Eisen aan verblijven binnenvaartschepen (ingaande 2035)
Een van de zaken die aan de orde kwam in het gesprek dat wij hebben mogen voeren, zijn de eisen aan verblijven ingaande 2035.

Het verheugt ons zeer te constateren dat blijkt, dat binnen de CCR een grote meerderheid de gedachte is toegedaan, dat er opnieuw naar deze eisen gekeken zou moeten worden. Ik stuur ter illustratie daarvan de bijlage GOEDGEKEURD VERSLAG van de workshop **“Verblijven op binnenvaartschepen”** op 19 november 2018 te Straatsburg hierbij op. Dat zal zeker een mogelijkheid geven om tot de, door de Minister (en de schippers!) gewenste, impact assessment te komen.
Specifiek willen wij wijzen op dit onderdeel van het verslag, waarbij de Duitse delegatie (net zoals zij in het kader van de geluidseisen heeft gedaan) het verschil aangeeft tussen eisen die gesteld dienen te worden aan schepen met en schepen zonder personeel.

We lezen:

1. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de leefruimte op een schip van een particuliere eigenaar (privéwoning) enerzijds en verblijven voor werknemers (zowel op een schip in particulier eigendom als op een schip van een rederij) anderzijds.
2. Bij de behandeling van deze problematiek mogen nieuwgebouwde sche-

pen en bestaande schepen (ombouw of vervanging van de verblijven) niet over één kam geschoren worden.

3. Er moet voor gezorgd worden dat alle scheepseigenaren op dezelfde manier worden behandeld. De verschillende Commissies van Deskundigen mogen geen uitzonderingen toestaan en alleen hoofdstuk 32 mag toepassing vinden.

ASV: DUS als Duitsland rekening houdt met punt a en punt b, dan moet Nederland dat ook doen.

Vervolgens zien wij dat heel veel landen zich hierbij aansluiten en landen als Frankrijk specifiek het verschil benoemen tussen de mogelijkheid om aan de eisen te voldoen bij verschillende type schepen (daarbij worden Freycinetschepen=spits en Kempenaars specifiek genoemd) en de vaargebieden.

Hieronder de **Conclusies en volgende stappen** waar het stuk mee eindigt:

De VOORZITTER komt tot de onderstaande conclusies:

- Dankzij de belangrijke bijdragen van de EBU/ESO, de GERC, de ETF en de Duitse delegatie kon er tijdens de workshop een open gedachtewisseling worden gevoerd over de huidige situatie met betrekking tot de verblijven aan boord van binnenvaartschepen. Alles wat tijdens deze workshop werd besproken, zal worden meegenomen in de probleemanalyse die aan de regelgevende werkzaamheden voorafgaat.
- De belangrijkste vaststelling is dat de huidige verblijven ruimschoots voldoen aan de minimumvoorschriften in hoofdstuk 15 van ES-TRIN. Op een overgrote meerderheid van de schepen - zowel moderne als oudere - heeft men uit eigen beweging investeringen gedaan om de kwaliteit van de verblijven aan boord te verbeteren. Zowel de behoeften van de bemanning als de technologie zijn sterk geëvolueerd.
- Een gedegen herziening van de voorschriften voor de verblijven, waarbij de goede praktijken en opgedane ervaring in aanmerking worden genomen, is mogelijk. Er zijn echter nog verschillende fundamentele vragen die een antwoord behoeven en waarover het Comité een besluit zou moeten nemen. Een dergelijk besluit zou dan richting geven aan de werkzaamheden van CESNI/PT.
- Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de leefruimte op een schip van een particuliere eigenaar (privéwoning) enerzijds en verblijven voor werknemers (zowel op een schip in particulier eigendom als op een schip van een rederij) anderzijds. Bij passagiersschepen geldt dit zowel voor de bemanning als het boordpersoneel. (Duitsland)
- Bij de behandeling van deze problematiek mogen nieuwgebouwde schepen en bestaande schepen (ombouw of vervanging van de verblijven) niet over één kam geschoren worden. Een soepele benadering met aandacht voor de situatie van de bestaande schepen is onontbeerlijk om ervoor te zorgen dat het bedrijfsleven de nieuwe voorschriften kan aanvaarden en niet voor onoverkomelijke problemen komt te staan. (Duitsland)
- Er moet rekening worden gehouden met de verschillende scheepstypes en -afmetingen en de nieuwe exploitatiewijzen. De vereisten zouden kunnen verschillen in functie van de vaarzones (1, 2, 3, 4 en R). (Frankrijk en heel wat andere landen hebben dit genoemd)
- Verschillende partijen zijn bereid om in een kleine groep samen te werken om te komen tot een overzicht van de mogelijkheden om de voorschriften van hoofdstuk 15 van ES-TRIN te moderniseren. Als de EBU, ESO, ETF, GERC[1] en de Duitse delegatie tot een akkoord kunnen komen, kan het voorstel ter behandeling worden voorgelegd aan de werkgroep CESNI/PT.
- **Het secretariaat wordt verzocht een probleemanalyse op te stellen in het licht van de resultaten van de workshop**, zodat het Comité in april een besluit kan nemen over de principiële vragen en de eventuele opname van dit onderwerp in het werkprogramma voor 2019-2021.

Wij hopen dat dit onderwerp niet zal leiden tot (zoals we ook in het stuk kunnen lezen) nog meer opgelegde regels om de voorschriften van hoofdstuk 15 van ES-TRIN te moderniseren, maar dat dit moment vooral gebruikt gaat worden om de bestaande voorschriften tegen het licht te houden gezien de opmerkingen van de delegaties uit de diverse landen.

Bestuur en denktank van de ASV

(bijlage: document aangaande dit onderwerp van het CESNI)

[1] De vertegenwoordigers van de GERC hebben een studievoorbehoud gemaakt met betrekking tot hun betrokkenheid bij de toekomstige werkzaamheden. Zij willen hierover eerst intern binnen de GERC overleggen.

PERSBERICHT:

Minister zet vol in op behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot

Minister Van Nieuwenhuizen heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) onlangs in een brief gevraagd of er binnen de CCR bereidheid is om tot een oplossing te komen voor de categorie schepen tot 1.500 ton. Deze brief volgt op het unaniem aannemen van twee moties door de Tweede Kamer eind oktober die het kabinet oproepen om de kleinschalige binnenvaart te ontzien van een stortvloed aan regels vanuit de CCR waar voornamelijk kleine schepen in de praktijk niet aan kunnen voldoen. De schippersvereniging ASV, ondernemersvereniging evofenedex en de Transport Coöperatie PTC zijn zeer te spreken over de inzet van de minister en de wijze waarop zij de moties uitvoert.

Onder voorbehoud van de reacties van haar buitenlandse collega's, stelt minister Van Nieuwenhuizen voor dat in de CCR-vergadering van november alvast van gedachten wordt gewisseld over mogelijke oplossingen die ervoor kunnen zorgen dat kleine schepen kunnen blijven varen tot het einde van hun technische levensduur. De minister doet de suggestie om een specifieke, eenvoudige hardheidsclausule voor deze afgebakende groep schepen op te stellen, waarbij de bevoegdheid tot toepassing bij de lidstaten komt te liggen in plaats van bij de CCR.

De binnenvaart wordt geconfronteerd met een opeenstapeling van technische eisen. Dit zorgt ervoor dat steeds meer kleine schepen uit de vaart gaan wat gevolgen heeft voor handels- en productiebedrijven die voor hun logistiek afhankelijk zijn van dit type schepen.
Sommige (geluids)eisen zijn voor bijna geen enkel schip haalbaar, andere eisen (aan verblijven bijvoorbeeld) zijn praktisch gezien onmogelijk om uit te voeren. Daarnaast zijn de kosten om aan de CCR/CESNI-eisen te voldoen vaak zo hoog dat het niet meer rendabel is om het schip in de vaart te houden. Het gaat om een stapeling van eisen op allerlei vlak waarbij bestaande schepen aan nieuwbouweisen moeten voldoen. Voor de aantrekkelijkheid van de binnenvaart is het beter wanneer de sector kan investeren in duurzaamheid en innovatie dan in de opeenstapeling van dit soort CCR/CESNI-eisen.

Eerder hebben onder andere de ASV en evofenedex bij de Tweede Kamer en de minister aandacht gevraagd voor deze problematiek. Daar ook de CCR zelf laat doorschemeren dat er opnieuw naar de eisen aan verblijven (ingaande 2035) gekeken zou moeten worden, opent dat kansen op een meer reëel eisenpakket waar de diverse scheepstypen aan moeten voldoen.

Bovendien wordt er door diverse landen gesteld dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de leefruimte op een schip van een particuliere eigenaar (privéwoning) enerzijds, en verblijven voor werknemers (zowel op een schip in particulier eigendom als op een schip van een rederij) anderzijds. Ook wordt er onderkend dat bij de behandeling van deze problematiek nieuwgebouwde schepen en bestaande schepen (ombouw of vervanging van de verblijven) niet over één kam geschoren mogen worden en dat er rekening gehouden moet worden met de verschillende scheepstypes en -afmetingen en de nieuwe exploitatiewijzen. Dit alles geeft volgens de ASV, PTC en evofenedex mogelijkheden en kansen voor het voortbestaan van een complete, diverse binnenvaartvloot.

Noot voor de redactie:

Sunniva Fluitsma, woordvoerder Algemeene Schippers Vereeniging

Henri van Sandijk **P**articulier **T**ransport **C**oöperatie b.a.

Ellen Timmer
pr manager
evofenedex

Oproep: Gebruik de hardheidsclausule

Onderstaande oproep heeft de ASV op FACEBOOK geplaatst met inmiddels duizenden lezers.

De Minister doet haar best de moties uit te voeren betreffende het redden van de diversiteit van de binnenvaartvloot. Een van de moties ging over het creëren van een werkbare hardheidsclausule.

Voor schepen die niet kunnen voldoen aan de CCR-eisen, is er de hardheidsclausule, maar daar wordt in de praktijk geen gebruik van gemaakt. Op aandringen van de Tweede Kamer is Minister Van Nieuwenhuizen samen met de sector bezig om de bestaande procedure voor de hardheidsclausule beter toegankelijk te maken. 'Zo ben ik de indiening van de aanvraag aan het vergemakkelijken', schrijft ze. 'De brancheorganisaties hebben toegezegd hun achterban te wijzen op de mogelijkheid om via de hardheidsclausule een uitzondering te krijgen op de technische regels en zij roepen hun leden op hiervan gebruik te maken. Mijn Ministerie heeft de sector uitgenodigd binnenkort weer bijeen te komen om de voortgang te bespreken.' Om aan te tonen waarom de huidige hardheidsclausule niet werkt, zouden schippers hem moeten gebruiken of in ieder geval een poging daartoe doen.

Wij willen de vraag hierom ondersteunen en vragen aan u: als u niet in staat bent aan de ROSR-eisen te voldoen, gooi niet te snel de handdoek in de ring, maar kijk of de hardheidsclausule een optie zou kunnen zijn.

==========

Voorstel aanpassing brief Hardheidsclausule
Inmiddels is de werkgroep die zich hiermee bezighoudt, bij elkaar gekomen om een schrijven aan de schippers te ontwikkelen, zodat men weet wat de hardheidsclausule is en hoe hij werkt. Er ligt een tweede concept daarvan.

De ASV heeft een tegenvoorstel geopperd.

Wij vonden de brief voor de doelgroep (de scheepseigenaren) (te) ingewikkeld. Bovendien staan er zaken als "feiten" in, die volgens de ASV niet kloppen (zo zou men binnen een jaar het traject kunnen doorlopen voor het verkrijgen van keuring en hardheidsclausule; dat is volgens de ASV onjuist).

Daarnaast zijn wij van mening dat de brief ook een oproep moet zijn aan scheepseigenaren om gebruik te gaan maken van de hardheidsclausule en dat vonden wij onvoldoende naar voren komen.

Aan de hand van de brief legde de ASV een gewijzigde voorstelbrief voor.

Wij hopen hiermee bijgedragen te hebben aan een uiteindelijke brief waar iedereen zich in kan vinden.

Wij hopen u hiermee voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

ONTB 12 november 2019

Vergroening
Opzet voor een geplande studie richting 2050 beslaat 3 hoofdstukken:
1. Mogelijkheden betreffende "vervuiler betaalt",
2. Financierbaarheid, incl. opties voor een financieringsfonds,
3. Overzicht technisch noodzakelijke aanpassingen en haalbaarheid.

Besteding subsidie kan in 2 groepen verdeeld zijn:
- één is voor de vergroening van motoren en
- de ander is voor elektrische energiedragers: accu-containers die door de financiële instellingen (banken) en stroomleveranciers en overslagbedrijven in lease of huur worden aangeboden en geen financieringslast veroorzaken.

Even een uitleg daarvan: er worden accucontainers op een terminal geladen en gelost en daar hoort de infrastructuur aan aangepast te worden door oplaadkasten te maken om deze containers op te laden.

Ter vergadering werd de vraag gesteld of in de aanloop naar fossielvrije energiedragers GTL een accijnsvrijstelling kon worden geregeld.
Het kabinet is bezig om deze accijnsvrijstelling te overwegen, maar betreffende gasolie en andere brandstoffen komt volgend jaar weer een internationale discussieronde om de accijnsvrijstelling te schrappen of te verlagen. CCR heeft hier geen invloed op de accijnzen. Het Ministerie van Financiën zou hierover gaan.

Stuurhuizen
Ministerie weet niet waarom er een nieuwe eis voor stuurhuizen nodig is en wil vragen wat de reden is.
BBZ zit in het zero incidents overleg en wil een safetyprotocol, zoals het er bij de zeevaart aan toe gaat.
ASV en anderen hebben hierbij gezegd, dat men binnenvaart niet kan vergelijken met zeevaart.
De bedoeling is dat het stuurhuis eerst op beneden stand staat en daarna de bovenbouw kan zakken om zo lang mogelijk de vluchtweg uit de stuurhut te garanderen.
BLN en ASV vonden dit geen goed idee vanwege de kijkhoogte.
Er is in Praag een workshop gehouden over stuurhuis ongelukken, maar er zijn nog geen echte aanwijsbare bevindingen waar dit door komt.
Er zit aanvullend onderzoek in de planning door de TH Delft, maar dit moet betaald worden door de branche.
Het budget van de NTK is voor dit jaar en volgend jaar hiervoor beschikbaar gesteld en er is overleg met de verzekeraars om ook budget beschikbaar te stellen.

Effectrapportage elektrische aandrijvingen
Betreffende elektrische aandrijvingen op de bestaande schepen wil men de eis, dat er een dubbele voeding komt, doorvoeren. Dat is niet echt leuk, want het zijn koplopers voor de vergroening geweest en deze worden nu extra gestraft. Er zou hiervoor automatisch de hardheidsclausule gebruikt moeten worden. Ook is het technisch lang niet altijd mogelijk.
Blussen van accubranden is alleen mogelijk door te koelen met/in water. De vraag blijft of dat voldoende is.
Bij nieuwbouw komen tijdens de bouw

vaak andere eisen om de hoek, bijvoorbeeld bij inbouw aandrijvingen.
Nu was het voorstel om de eisen bij datum kiellegging te gebruiken.
Er mogen dan tijdens de bouw geen andere nieuwe eisen meer gevraagd worden.
Bij de afsluitende tabel "beschikbare technologieën" worden vraagtekens geplaatst bij de stelling, dat dieselelektrisch een besparing van 15% zou opleveren en de link naar een veelbelovende nieuwe accu <https://ienmages.wordpress.com/2019/10/25/de-franse-startup-tiamat-gaat-ultrasnelle-oplaadbare-accus-in-serie-produceren/> wordt toegezegd.

Brief van de Minister betreffende behoud kleine schepen
Toen kwam de brief van de Minister aan de orde (N.B.: De minister heeft een brief gestuurd aan haar buitenlandse ambtscollega's om te overwegen het voortbestaan van de kleinere schepen te waarborgen door een soepelere toepassing van de technische eisen).

CBRB, Waterbouwers en BBZ waren "not amused".

CBRB had 1 positieve en 3 negatieve opmerkingen:

Positief:
Natuurlijk zijn zij vóór het behoud van de kleinere schepen en via een betere procedure van de hardheidsclausule zouden er misschien meer mogelijkheden voor de nationale overheid zijn.

Negatief:
- Je krijgt verschillende interpretaties van de regels,
- Je krijgt een uitholling van de uniformiteit,
- De afbakening binnen de toepassing vervaagt.

BBZ stelde, dat het veel beter zou zijn om de hardheidsclausule te herschrijven, omdat daar de oorsprong van veel problemen zit. Wij als ASV hebben nog maar weer voor de zoveelste keer uitgelegd, dat we dat al 10 jaar op alle bijeenkomsten vragen, maar zonder bij wie dan ook gehoor te vinden. Dus wij zijn erg blij, dat deze Minister eindelijk het probleem internationaal oppakt.

Vanuit het Ministerie kwam het geluid dat Duitsland nu geen kant op kan. Zij zijn in overleg met Minister van Nieuwenhuizen om nieuwbouwprojecten met een hoop subsidie door Brussel ondersteund te laten worden. En met deze brief werd de aandacht weer gevestigd op de oudere schepen. Dit was allemaal de schuld van de ASV.

Wat wilde de ASV hiermee bereiken?
Wij hebben onderstreept, dat de brief een initiatief van de Minister is en geen ASV-brief.

De Minister wil toch de omgekeerde modal shift tot stand brengen en daarvoor zijn alle schepen broodnodig, zeker de kleinere.

Verdere highlights uit het overleg:

Eisen aan woningen:
Deur-draairichting (in het kader van nieuwe wetgeving) en nooduitgang doorschuiven naar de volgende vergadering. Dit staat ook niet in het werkprogramma, dus het heeft geen prioriteit.

Automatische koersbepalingssystemen:
Nederlandse delegatie is geen voorstander van uitgebreide regelgeving, zeker niet bij Inland Ecdis.

Blusmiddelen:
Er is een nieuw product in beeld, onmiddellijk toepasbaar zonder gevaar voor bemanning. Het voorstel komt begin januari 2020 terug. CO_2 mag dan niet meer gebruikt worden als blusmiddel bij branden van plantaardige oliën en vetten: De tekst wordt verder onderzocht.

Bescherming specifieke objecten: Voorstel zodanig formuleren, dat het vrijwillig blijft.
Eis voor vorstvrijheid brandblussers schrappen en afhankelijk stellen van de gebruiksplek.

Onderlinge verwijzing tussen overgangsbepalingen:
Huidige situatie is, dat schepen van vóór 1995 moeten voldoen aan de toen geldende versie van het ROSR.

D.w.z. dat men terug moet grijpen op een oude versie van het ROSR, die vrijwel niet meer te raadplegen is. In de voorgestelde situatie moet voor een betreffend scheepsonderdeel in dat geval de tekst van de toenmalige bepaling vermeld moet worden. Overigens is de Belgische delegatie bezig met het herschrijven van het hoofdstuk Overgangsbepalingen, zodat dit simpeler en beter leesbaar wordt.

Teststandaard A.I.S.:
Opzet is, de teststandaard aan te passen aan de technische ontwikkeling van apparaten, in dit geval A.I.S.

Dit heeft op zich geen invloed op de huidige geïnstalleerde apparaten, maar de vergadering is zich bewust van een trend om nieuwe ontwikkelingen in beeld te brengen en te pushen. Dat mag niet tot een verplichting leiden.

Na een opmerking onzerzijds komt het tot de vaststelling, dat
1. er geen nieuwe standaarden mogen worden voorgesteld c.q. aangenomen zonder duidelijke motivering van de reden waarom.
2. bestaande standaarden voor de betreffende apparatuur geldig blijven en daarmee de apparatuur gebruikt mag blijven worden.
3. daarmee de keuze voor vervanging van bestaande door nieuwe apparatuur een beslissing van de ondernemer blijft.

Er wordt overigens een nieuwe werkgroep opgericht voor dit soort toepassingen. De Werkgroep I.T. gaat alle standaarden beoordelen.

Met dank aan Doortje,
Jos Evens.

De Minister houdt haar woord

Nog meer positief nieuws: Voldoen aan de geluidseisen eerder haalbaar

De Minister houdt haar woord als zij zegt, dat ze de scherpe kanten van de technische regelgeving wil verzachten. Als een schip van vóór 1976 aan de versoepelde geluidseisen voldoet, wordt verondersteld dat de eigenaar ook aan de internationaal vastgelegde 'inspanningsverplichting' heeft voldaan. Voor die 'praktische en pragmatische werkwijze' kiest de inspectiedienst ILT bij handhaving van de technische eisen in de binnenvaart.

Dat schrijft Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) in een brief aan de Tweede Kamer. De internationale regelgeving voor de (kleine) binnenvaart staat donderdag 28 november op de agenda van het Algemeen Overleg (AO) Maritiem van de Minister met de Vaste Kamercommissie. Opnieuw, want de bewindsvrouw kreeg tijdens het recente begrotingsdebat al twee Kamerbreed gesteunde moties voor behoud van het kleine schip te verwerken, die overigens aansluiten bij haar eigen missie om de omgekeerde modal shift tegen te gaan en een modal shift richting vervoer over water te bewerkstelligen.

Onze zorgen zijn bij haar bekend en de Minister is bezig steun te verwerven bij haar buitenlandse collega's om de scherpe kanten van de technische regelgeving voor de kleine schepen te verzachten. Vooruitlopend daarop heeft mevrouw van Nieuwenhuizen het onderwerp al laten agenderen voor de eerstvolgende vergadering van de CCR, eind november.

De Minister stelt, dat bij de bouw van oudere schepen er geen aandacht zou zijn geweest voor geluidsbelasting en dat daarom eigenaren van dergelijke schepen in het verleden zelf al voldoende maatregelen genomen hebben om het geluidsniveau te reduceren.

'Deze inspanning uit het verleden wordt door de voorgestelde werkwijze meegenomen. De werkwijze is ook besproken met de sector, die positief heeft gereageerd op de voorgestelde aanpak. De ILT heeft hiervoor een instructie voor de certificerende instanties opgesteld', aldus Minister Van Nieuwenhuizen.

Vragen vanuit de SGP
In het begrotingsdebat van Infrastructuur en Waterstaat heeft SGP-Kamerlid Stoffer aan de Minister de vraag gesteld wat zij gaat doen om te voorkomen dat geluidseisen de kleine schepen zullen laten verdwijnen. De Minister wijst in haar brief aan de Kamer erop, dat in de afgelopen jaren op Nederlands initiatief de internationale geluidseisen voor bestaande schepen van voor 1976 versoepeld zijn. De schepen met een bouwjaar van voor 1976 kunnen niet aan dezelfde eisen voldoen als nieuwe schepen. Daarom mogen bestaande schepen de normen voor respectievelijk de woon- en slaapruimten met 5 tot 10 dB(A) overschrijden, als er maar wel maatregelen zijn getroffen die redelijkerwijs binnen de mogelijkheden liggen.

Redelijkerwijs
Waar de ASV in 2017 nog reageerde dat "redelijkerwijs" echt geen oplossing is, geeft de voorgestelde aanpak van ILT nu een verdere verduidelijking van dat begrip.

Instructie Geluidseisen

Voor binnenvaartschepen is de maximale geluidsbelasting in de woonruimten 70 dB(A) en in de slaapruimten maximaal 60 dB(A). Vanaf 1 januari 2020 geldt voor binnenvaartschepen met een Rijncertificaat die voor 1 april 1976 zijn gebouwd, een verruimde norm wanneer zij hun certificaat verlengen.

Bij deze oudere schepen wordt niet bij 95% van het motorvermogen gemeten, maar bij een gewogen gemiddelde van verschillende toerentallen. Zijn er overschrijdingen, dan moet de scheepseigenaar doen 'wat redelijkerwijs van hem mag worden verwacht' om het geluid verder terug te dringen. Heeft de eigenaar dat gedaan, dan mag er een overschrijding zijn van maximaal 5 dB(A) in woonruimten en 10 dB(A) in slaapruimten.

Werkwijze ILT
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hanteert de volgende werkwijze. De scheepseigenaar moet met een geluidsmeting aantonen dat het geluidsniveau in de woonruimte(n) niet hoger is dan 75 dB(A) en in de slaapruimte(n) niet hoger dan 70 dB(A). Als dit het geval is, gaat de ILT ervan uit dat de eigenaar aan zijn inspanningsverplichting heeft voldaan. Als de meting hoger uitvalt, dan kan een scheepseigenaar maatregelen nemen om alsnog aan de eisen te voldoen. Daarnaast kan de scheepseigenaar ervoor kiezen om zijn exploitatiewijze aan te passen in A1 (dagvaart) of om met een (lager) toerental te gaan varen, waarbij de geluidseisen niet worden overschreden. Wanneer de eigenaar ervoor kiest om de exploitatiewijze aan te passen in A1 mag het geluidsniveau in de woonruimten maximaal 75 dB(A) zijn. Dit moet in het certificaat worden opgenomen.

De ILT kiest voor deze praktische werkwijze omdat schepen van vóór 1 april 1976 gebouwd zijn zonder aandacht voor de geluidsbelasting. Veel eigenaren van deze schepen hebben in het verleden al maatregelen genomen om het geluidsniveau op het schip te verlagen. Omdat dit moeilijk of niet meer te herleiden is tot een exacte maatregel en investering in het verleden, mag zo'n scheepseigenaar gebruik maken van de maximaal toegestane normafwijking.

Instructie
Hiermee geeft de ILT op een praktische en pragmatische manier invulling aan de internationale regelgeving, waarmee een belangrijk knelpunt voor de bestaande, oudere vloot wordt opgelost. De sector heeft hier positief op gereageerd. De ILT heeft ook een instructie voor de certificerende instanties opgesteld. Zie https://www.ilent.nl/onderwerpen/geluidseisen-oudere-binnenvaartschepen/documenten/publicaties/2019/11/08/overgangsbepaling-geluidseisen-schepen-15.02-lid-5-rosr-voor-1976

Binnenvaartcertificaten worden namens de Minister verstrekt door daarvoor gemandateerde klassenbureaus en keuringsinstanties. Deze instructie is bedoeld om te zorgen voor eenduidigheid bij het onderzoek voor en de afgifte van binnenvaartcertificaten door de klassenbureaus en de keuringsinstanties..

Verslag Strategisch Brancheoverleg Binnenvaart

Namens ILT zijn verschillende personen van diverse afdelingen bij het overleg en een persoon van het Ministerie IenW. Daarnaast vertegenwoordigers van de brancheorganisaties BBZ, CBRB, Waterbouwers, BLN en FONV. Namens de ASV zijn Ron Breedveld en Esther Lubbers aanwezig.

Technische en nautische eisen voor grote schepen van de recreatievloot
FONV vraagt om een betere toelichting bij wetgeving, specifiek bij wetgeving waaraan de grote recreatie moet gaan voldoen. Zij zijn van mening dat er te weinig aandacht is voor de grote recreatie. Zij varen niet voor hun brood en waar zij wel of niet aan moeten voldoen, is vaak niet duidelijk. Ook keuringsexperts zijn niet altijd even eenduidig.

Het Ministerie ziet wel mogelijkheden voor een betere toelichting binnen CESNI/PT.
Er wordt opgemerkt dat wetgeving vaak bedoeld of onbedoeld voor bepaalde groepen grote consequenties hebben. Dit zal al duidelijk moeten worden gemaakt in het wetgevingstraject, want nu is het vaak te laat om nog zaken aan te passen en wordt er te weinig rekening gehouden met de grote diversiteit van de vloot. Volgens ILT kan wetgeving die op de rol staat, het best in het OTNB besproken worden. Dit overleg richt zich meer op de uitvoering.

Vragen die er zijn met betrekking tot de uitvoering van regelgeving, wil ILT inventariseren. Bij voorkeur wordt dit gedaan via de website van ILT, zodat de vraag een nummer krijgt.

FONV maakt melding van een adviesorgaan dat er gaat komen. Een deel van de financiering is rond en dit adviesorgaan gaat beoordelen of een schip traditioneel is of niet.

Afronden certificaatplicht
Schepen (werktuigen/grote recreatie e.d.) die vorig jaar een verklaring hebben gehad, moeten voor eind dit jaar het traject hebben afgerond, anders zal men moeten voldoen aan de nieuwbouweisen. Is deze harde lijn gerechtvaardigd als door capaciteitsgebrek de termijn niet gehaald wordt? Velen hebben de aanvraag al gedaan en het is Behoorlijk Bestuur als diegenen, die in het traject zitten die kunnen afronden na eind dit jaar. Wat ILT betreft geldt dit alleen voor diegenen die een verklaring hebben gehad vorig jaar.
Overleg geluidseisen
Er wordt een beslisboom uitgedeeld betreffende de geluidseisen voor schepen van voor 1-4-1976. Deze is door ILT vastgesteld. De vraag aan de sector is of deze beslisboom zo duidelijk is.

De besluitvorming hieromtrent is na het overleg door de minister bekend gemaakt en de instructie is gepubliceerd op de website van ILT: https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2019/11/08/overgangsbepaling-geluidseisen-schepen-15.02-lid-5-rosr-voor-1976
De in het document genoemde metingen staan in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2019/1 vanaf pag. 441 (ESI-II-5 GELUIDSMETINGEN)

Openbaar register
Een register waarin iedereen kan zien of een schip van de juiste certificaten is voorzien (zoals bij het RDW met auto's), is een voorstel van de BBZ. Doel van een register is om de rotte appels eruit te kunnen halen. De vraag die gesteld wordt, is hoe de andere organisaties over een dergelijk register denken.

In de zeevaart is het inzichtelijker. Verladers en tussenpersonen kunnen daar wel zien welke rederijen er een potje van maken en welke het goed doen. Is dergelijk inzicht voor de binnenvaart ook wenselijk en mogelijk?

Een vraag die ILT heeft, is wat kan en mag je in een dergelijk register publiceren, rekening houdend met de privacywetgeving. Onderling wisselen overheden gegevens wel uit. Er is een Europese Richtlijn die verplicht zaken te publiceren, maar die is vrij ruim. Keuringsinstanties publiceren maar 1 maal per jaar en er staat niet duidelijk vast wat er gepubliceerd moet worden.

CBRB geeft aan dat zij al een aantal jaren bezig is om te proberen de rotte appels uit de passagiersvaart te halen. Wellicht dat een register ook voor de kleinere passagiersvaart een hulp kan zijn om rotte appels eruit te halen.

Ook kan een register ILT helpen bij handhaving. Het kan een middel zijn voor de markt om zelf toezicht te houden en melding te maken bij ILT.

Afgesproken wordt dat het onderwerp nader besproken zal worden met de diverse achterbannen.

Uitwisseling meldingsgegevens gevaarlijke stoffen
Er wordt hieromtrent een presentatie gehouden. Het gaat over informatie gestuurd inspecteren. Er is veel data beschikbaar vanuit IVS en inspectie en men is bij ILT aan het kijken wat daarmee gedaan kan worden. Het is een proces waar de komende jaren aan gewerkt zal worden.

Er is een case studie geweest om stoffenstromen inzichtelijk te krijgen. Want, als je weet welke stoffen er over welke routes vervoerd worden, kan men ook weten waar er wel of niet ontgast wordt en kan aan de hand van het aantal inwoners gekeken worden waar stoffen in de lucht zich concentreren. Uit de studie is een kaart ontstaan die de Minister heeft gebruikt in haar brief naar de Tweede Kamer.

Wat Toezicht 3.0 betreft heeft ILT nu een kwart van de schepen ingedeeld in een categorie (A t/m E). Dat is een kwart van alle schepen met een ENI-nummer in Europa.

Met het verzamelen van al die data kan men door middel van Machine Learning schepen identificeren en patronen herkennen.

Er is veel sociale kritiek op het gebruik van gegevens/data door de overheid. Een inspecteur zal in de toekomst echter wel beschikken over de informatie, maar besluit uiteindelijk zelf welke schepen er geinspecteerd gaan worden.

Waarschijnlijk komt er een extra bijeenkomst over dit onderwerp.

Stand van Zaken Inspectieview
Inmiddels is er Inspectieview 5.0. Dat is 1 platform waarin alle informatie is opgenomen. Bijvoorbeeld ook van autoriteiten als de NVWA. Autoriteiten kunnen zelf aangeven welke informatie anderen kunnen inzien en welke niet. Voor de binnenvaart worden de politie, Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, ILT en Agentschap Telecom als bronnen gebruikt.

Binnenkort zal Inspectieview ook digitaal de certificaten tonen, wat de noodzaak wegneemt van het inzien van het certificaat tijdens inspectie.

Stand van zaken van het plan van aanpak om het aantal incidenten in de binnenvaart te reduceren
Hier is de vorige keer uitgebreid over

gesproken en er is op 17 juli een bijeenkomst geweest hieromtrent en er wordt gevraagd naar het vervolg. De ongevallendata is nog niet compleet. Wel heeft ILT een thema actie Passagiersvaart Vaardocumenten. Men richt zich op de herkenning van valse papieren.

Om incidenten te reduceren gaat ILT na een incident terug naar het bedrijf, dat erbij betrokken was om te kijken of en wat er geleerd is van het incident.

Instructie voor gemandateerde organisaties; binnenvaart

Nr. 6 - Overgangsbepaling 15.02 lid 5 ES-TRIN voor 1976.

Datum vastgesteld: 06 november 2019

Ingangsdatum : 01 januari 2020

Deze instructie kan worden aangemerkt als vallend onder artikel 1.4 van de Overeenkomst klassenbureaus en keuringsinstanties.

Binnenvaartcertificaten worden namens de Minister verstrekt door daarvoor gemandateerde klassenbureaus en keuringsinstanties. Deze instructie is bedoeld om eenduidigheid te bewerkstelligen bij het onderzoek voor, en de afgifte van binnenvaartcertificaten door de klassenbureaus en de keuringsinstanties.

Versie	Datum	
1.0	6 november 2019	
1.1	12 november 2019	Verwijzingen ROSR in titel aangepast naar ES-TRIN

De overgangsbepalingen met betrekking tot de geluidseisen op grond van de ES-TRIN vervallen per 1 januari 2020. Dit betekent dat alle schepen die op of na 1 januari 2020 het Rijncertificaat willen verlengen moeten voldoen aan de geluidseisen van artikel 15.02. lid 5 ES-TRIN. Voor de vaartuigen die op de Rijn varen waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór is vastgesteld dat het in de rede ligt om een overschrijding van de geluidseisen voor woonruimten en slaapruimten onder voorwaarden te accepteren. Deze instructie bevat het uitvoeringsbeleid ter invulling van deze voorwaarden.

Artikel 1 Toepassingsgebied

Dit werkdocument is van toepassing op vaartuigen waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór en die gebruik willen maken van de bijkomende overgangsbepaling van artikel 32.03 ES-TRIN, overschrijding van de geluidseisen artikel 15.02 lid 5 ES-TRIN, ten behoeve van het verkrijgen van een Rijncertificaat met de aantekening geschikt voor de exploitatiewijze A1, A2 en B.

Artikel 2 Resterende overschrijding

De resterende overschrijding van de geluidseisen ten opzichte van artikel 15.02 lid 5 ES-TRIN is voor de woonruimten maximaal 5 dB(A) en voor de slaapruimten maximaal 10 dB(A) met dien verstande dat in de ruimten waar de grenswaarden zoals genoemd in artikel 15.02 lid 5 ES-TRIN wordt overschreden adequate persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen beschikbaar zijn.

Artikel 3 Bijkomende overgangsbepalingen artikel 15.02 lid 5 ES-TRIN, toetsen inspanningsverplichting zoals in alternatief 1 onder a is vermeld.

1. De aanvrager toont aan dat hij heeft gedaan wat redelijkerwijs van hem mag worden verwacht om het geluidsniveau in woonruimte(n) en slaapruimte(n) te reduceren naar maximaal 70 dB(A) respectievelijk 60 dB(A).
2. De aanvrager heeft aan de inspanningsverplichting zoals in het eerste lid beschreven voldaan als uit de geluidsmeting uitgevoerd overeenkomstig artikel 3a ESI-II-5 door een daarvoor in de Binnenvaartwet erkende instantie blijkt dat de woonruimte en het aantal voor de vaart in de exploitatiewijze A2 en B benodigde slaapruimten gelijk of lager zijn aan 75 dB(A) respectievelijk 70 dB(A).
3. Wanneer aan de inspanningsverplichting is voldaan kan er indien ook aan de andere eisen ter verlenging van het Rijncertificaat wordt voldaan door de certificerende instantie het certificaat met de aantekening geschikt voor de exploitatiewijze A2 en/of B worden verstrekt. Indien uit de meting blijkt dat niet alle maar wel voor de exploitatie voldoende slaapruimten voldoen aan het vereiste geluidsniveau van maximaal 70 dB(A) wordt dit duidelijk in het certificaat aangetekend.
4. Wanneer niet aan de inspanningsverplichting is voldaan kan de aanvrager:
    a. nadere maatregelen nemen om het geluidsniveau verder te reduceren om alsnog aan de inspanningsverplichting te voldoen,
    b. verzoeken om een certificaat met de aantekening geschikt voor de exploitatiewijze A1 als de geluidsbelasting in de woonruimte maximaal 75 dB(A) is,
    c. een verzoek indienen voor de hardheidsclausule, artikel 2.20 lid 2 sub b ROSR of
    d. een verzoek indienen voor verlenging van het Rijncertificaat met de aantekening geschikt voor de exploitatiewijze A2 en B op grond van alternatief 2

Artikel 4 Bijkomende overgangsbepalingen artikel 15.02 lid 5 ES-TRIN, alternatief 2

1. Er mag een Rijncertificaat met de aantekening geschikt voor de exploitatiewijze A2 en B worden afgegeven indien middels monitoring door een tachograaf wordt gewaarborgd dat het vaartuig ten minste gedurende de door de lidstaten in hun nationale bepalingen voorgeschreven rusttijden van de bemanning wordt bedreven met een toerental van de hoofdmotor waarbij de geluidsgrenswaarden in de slaapruimten niet meer bedragen dan 60 dB(A).
2. Het toerental als bedoeld in het eerste lid wordt vastgesteld tijdens een proefvaart waarbij door middel van een geluidsmeting uitgevoerd overeenkomstig artikel 3a ESI-II-5 door een daarvoor in de Binnenvaartwet erkende instantie wordt vastgesteld bij welk maximaal toerental een geluidsniveau van maximaal 60dB(A) in de slaapruimten wordt bereikt.
3. Dit toerental wordt bij de eerste verlenging van binnenschipcertificaat na 1 januari 2020 door proefvaarten aangetoond en in het binnenschipcertificaat vermeld.

Toelichting bij deze instructie

Voor de vaartuigen die op de Rijn varen waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvoor verlopen per 01-01-2020 de volgende overgangsbepalingen uit hoofdstuk 32.03 ES-TRIN met betrekking tot de geluidseisen,

Artikel 3.04 lid 7 ES-TRIN.
- 110 dB(A) in de machinekamer

Artikel 7.01 lid 2 ES-TRIN
- 70 dB(A) in de stuurhut ter hoogte van de stuurstelling

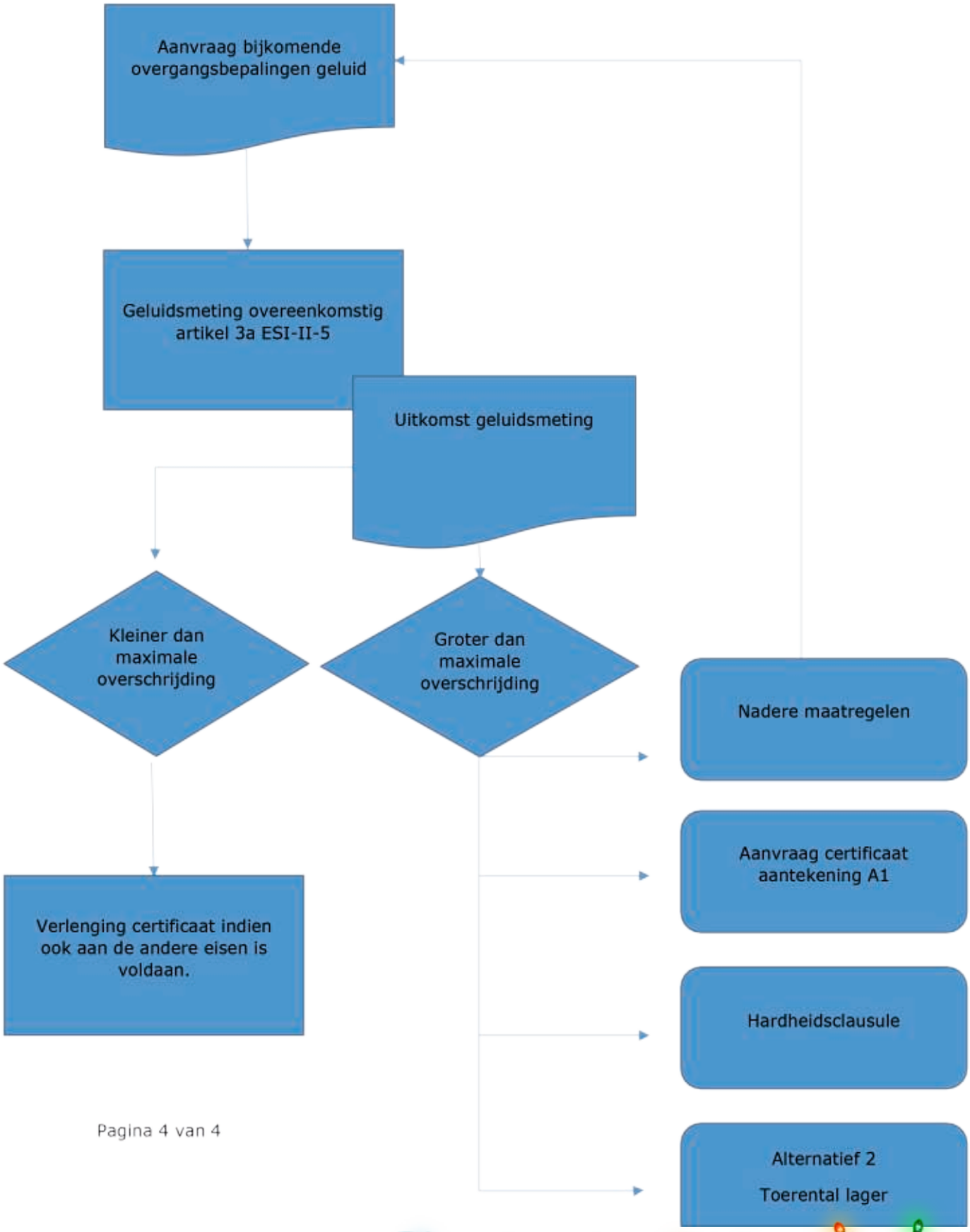
Artikel 8.10 lid 2 ES-TRIN
- 75 dB(A) op 25 meter afstand

artikel 15.02 lid 5 ES-TRIN geluidshinder en trillingen in verblijven.
- 70 dB(A) in woonruimten
- 60 dB(A) in slaapruimten

Alleen voor het geluid in de woonruimten en de slaapruimten, artikel 15.02 lid 5 ES-TRIN, is besloten om een overschrijding van de geluidsnorm onder voorwaarden toe te laten.
Schepen van vóór 1 april 1976 zijn gebouwd zonder aandacht voor de geluidsbelasting voor het nautisch personeel. De geluidsbelasting in het ontwerp van deze schepen ligt ver boven de huidige geluidseisen. Desalniettemin hebben scheepseigenaren van deze schepen in het verleden al de nodige maatregelen genomen om het geluidsniveau op het schip te reduceren zoals het plaatsen van dubbel glas en geluiddempende isolatie in de woonruimte en slaapruimte. Een praktijkvoorbeeld laat zien dat met dubbel glas een verlaging van 3 dB(A) in de woonruimte kon worden bereikt. Deze maatregelen zijn soms al genomen door eerdere eigenaren en niet altijd meer te herleiden tot een exacte investering. Ter voorkoming van onnodige administratieve lasten wordt daarom aangenomen dat wanneer een schip van vóór 1 april 1976 aan de bijkomende overgangsbepalingen van artikel 32.03 ES-TRIN voldoet, voldaan is aan de inspanningsverplichting om de redelijk te verwachten maatregelen te nemen ter reducering van het geluid.

De maximaal genoemde overschrijding van de geluidseisen uit de bijkomende overgangsbepalingen vormen de ondergrens op basis waarvan de commissie van deskundigen een Rijncertificaat kunnen verlengen. Dit is een harde grens. Indien het voor de eigenaar van het schip niet haalbaar is om het geluidsniveau onder deze grens te brengen, is het aan de eigenaar om te besluiten welke volgende stap hij wil zetten om het schip in de vaart te houden. De eigenaar kan alsnog nadere maatregelen nemen om het geluidsniveau in woonruimte(n) en slaapruimte(n) te reduceren naar maximaal 75 dB(A) respectievelijk 70 dB(A), het schip laten certificeren voor A1-exploitatie als de geluidsbelasting in de woning maximaal 75 dB(A) is, een aanvraag indienen voor de hardheidsclausule welke internationaal wordt behandeld of voor alternatief 2 kiezen.

De voorwaarden voor alternatief 2 zijn volledigheidshalve ook in deze instructie opgenomen. Bij dit toerental moet onverminderd worden voldaan aan de eisen gesteld aan de manoeuvreereigenschappen in hoofdstuk 5 van het ES-TRIN.



Pagina 4 van 4

Vergroening

Een visie op vergroenen

Van een van onze leden
Een van de lastigste onderwerpen is: hoe vergroenen we onze schepen? HET antwoord hebben we niet, maar veel leden van de ASV zijn er druk mee bezig. Het delen van meningen en ideeën hierover helpt wellicht door de bomen het bos te zien.

Hierbij een bijdrage van Gerrie

De kerstmarkten met hun eet- en drankhuisjes zijn er in Duitsland al weer en de Sint is weer vertrokken naar een warmer land.

Helaas moeten de meesten van ons, ook in de wintermaanden, nog steeds aan de slag op hun schip en kunnen niet in de zon luieren op de Bahama's.

Het voordeel van warmere oorden is zeker dat er meer zon en dus warmte is. Zonnepanelen zijn daar zeker een goede investering. Hier doen ze met het grauwe weer maar weinig in de winter helaas.

Hier kom ik dan op het onderwerp van brandstoffen, waar we nog lang veel van nodig zullen hebben als we met onze schepen lading willen transporteren.

De meeste zullen wel weten dat er al een paar jaar GTL ofwel Gas to Liquid is en langdurig is getest o.a. door mij met de Melvin.

Ik vaar met een 3508 1e versie elektronisch CCR0 motor van 975 Pk met Hr straalbuis. De motor wordt zeer laag belast, omdat het schip maar 855t groot is.

Dit om uit te zoeken of vergroening ook een stuk kan zonder een nieuwe motor etc. te kopen. Dat GTL veel schoner is dan gewone diesel, is inmiddels ruimschoots bewezen. Maar men wil meer: Dus Change TL is er gemaakt, 80% GTL met 20% Fame. Dit is bio olie ofwel frietolie.

Tja, ik met mijn gekke kop wil gelijk overal testen, dus kopschroef, generators en hoofdmotor op Change TL. Na een week kon ik mijn daad wel vervloeken. De Daf die de kopschroef aandrijft, rookte zo dat de stoomboot er jaloers op was. Ook de motorkamer was een en al blauwe rook waar je meer van ging huilen dan van een ui. De Daf heeft een uitlaat met in de verbinding stukken een soort veren. Nu die waren door de GTL brandschoon. Trouwens de Daf zelf van binnen ook volgens endoscopie door Lemmen Diesel. Dus nu lekte hij een beetje wat als gevolg had dat we konden soppen en de verf niet eens helemaal schoon werd in de buurt van de Daf. Dus Change TL eruit gepompt naar achter en GTL er weer in. De Generators in het midden (Hatz) vinden de Change TL ook niet zo heel lekker en roken en roeten meer dan met GTL.

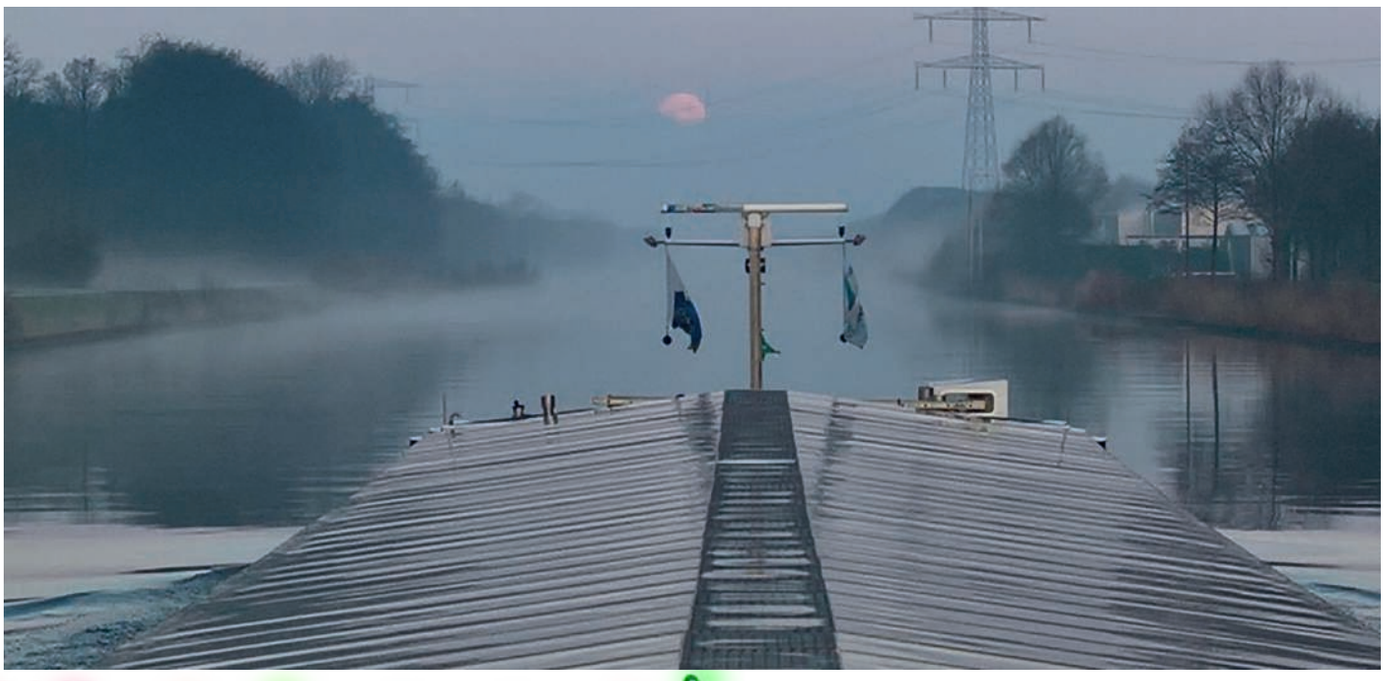
Oké, oorzaak: de Daf en de Hatz worden niet warm genoeg qua uitlaat temperatuur en verbranden dus de Fame (frietolie, snapt u het nog) niet volledig. Dit heeft dus rook tot gevolg en iets meer roet dan met GTL maar minder dan met gasolie.

Nu de Caterpillar, die draait er goed op, dus wat positiviteit mag ook wel een keer. Dit komt door de hogere verbrandingstemperatuur van ca 415 graden. Het roet in de uitlaat is echter iets meer dan bij GTL maar minder dan bij gasolie.

Ik hoop dat Dolderman na half december met de endoscoop in de motor gaat kijken hoe het er daar uitziet. Dit is gedaan bij ca 27.000 uur op diesel. Daarna diverse malen met GTL tot ca 32.000 uur. En nu even afwachten.

In februari worden er sowieso meer motoren onderzocht die ook op Change TL draaien.

Algehele conclusie is dus dat Change TL schoner is dan gasolie, maar niet zo schoon als GTL. Door de handel in Co2 certificaten zal de prijs bij meer verbruik van Change TL nagenoeg gelijk worden als gasolie. Eigenlijk is dat bij GTL ook zo maar daar mag de productie niet meegerekend worden! Hoezo met meerdere maten meten???



Greendeal

Brief van Minister van Nieuwenhuizen over de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

Minister van Nieuwenhuizen:

Vergroening en verduurzaming
De invulling van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens met de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens3, die ik op 11 juni jl. samen met andere ministeries, provincies, brancheorganisaties en stakeholders uit de brede maritieme sector heb gesloten, zet ik mij in voor de van de sector.

Update over de invulling van de Green Deal
Tijdens het IenW WGO Begrotingsonderzoek op woensdag 9 oktober 2019 heb ik toegezegd uw Kamer een update te geven over de invulling van de Green Deal (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 50). Het is goed te zien dat er met veel enthousiasme aan de invulling van de Green Deal wordt gewerkt. En terwijl de Green Deal pas enkele maanden in werking is, zijn de eerste voorzichtige resultaten inmiddels geboekt. Introductie labelsysteem voor schepen.

Voor de verduurzaming van de binnenvaartvloot is het belangrijk dat de milieuprestatie (CO2 en luchtverontreiniging) van een schip kan worden geduid. Een labelsysteem is hiervoor een belangrijk instrument. Ik ben daarom blij dat een eerste concept van dit systeem gereed is. Het labelsysteem kan ook een belangrijke rol gaan spelen bij uitkeringen en bijdragen aan het beoogde Europese verduurzamingsfonds voor de binnenvaart.

Europese verduurzamingsfonds voor de binnenvaart
De haalbaarheid van dit fonds wordt momenteel onderzocht. Na afronding van het onderzoek, naar verwachting in het derde kwartaal van 2020, zal ik mij er sterk voor maken dat de Europese Commissie met de aanbevelingen aan de slag gaat. Vooruitlopend op de totstandkoming van een Europees verduurzamingsfonds is in de Green Deal reeds een bedrag van vijftien miljoen toegezegd voor de periode tot 1 januari 2022.

Subsidieregeling
Momenteel bereid ik een subsidieregeling voor om dit bedrag voor de sector beschikbaar te maken, met het oog op het openstellen van de regeling in 2020. In het zeevaartdomein zijn al eerder in IMO-verband afspraken gemaakt over de instelling van een NOX Emission Control Area (NECA) op de Noordzee. Vanaf 1 januari 2021 mogen nieuwe zeeschepen op de Noordzee 80% minder NOx uitstoten.

Wereldwijde brandstofheffing in de zeevaart
Ik span mij internationaal ook in voor een wereldwijde brandstofheffing in de zeevaart, om budget voor innovaties beschikbaar te krijgen. Tijdens de Transportraad van 20 september jl. heeft Nederland steun gevraagd aan andere EU-lidstaten voor deze heffing. Tot slot is in de Green Deal afgesproken dat voor de validatie van de effecten van duurzame maritieme oplossingen voor het verminderen van uitstoot in de zeevaart gedurende de looptijd van de Green Deal in totaal 5 miljoen euro gereserveerd wordt in mijn begroting. Op dit moment wordt een verkenning uitgevoerd naar mogelijke technieken voor validatie. Ook vanuit de havens zijn inmiddels de nodige acties in gang gezet.

Aantal walstroomvoorzieningen voor de Rijksligplaatsen verder uitgebreid
In veel binnenhavens is al walstroom beschikbaar voor binnenvaartschepen. Momenteel bekijk ik of voor de binnenvaart het aantal walstroomvoorzieningen voor de Rijksligplaatsen verder uitgebreid kan worden. Voor de zeevaart is afgesproken dat vijf nieuwe business cases voor walstroom worden ontwikkeld in de zeehavens. De investeringskosten voor walstroomvoorzieningen aan de wal en voor het zeeschip zijn hoog. Het meest kansrijk lijken op dit moment business cases voor ferries en cruiseschepen. Juist voor deze schepen is de potentiële emissiereductie aanzienlijk.

Schone Lucht Akkoord
Met alle hierboven genoemde acties in het kader van de Green Deal wordt bovendien een rechtstreekse bijdrage geleverd aan het later dit jaar te sluiten Schone Lucht Akkoord en wordt bijgedragen aan minder stikstofemissies, hetgeen aansluit op de Commissie Remkes (Adviescollege Stikstofproblematiek). Ik ben blij dat de eerste stappen worden gezet, maar we staan natuurlijk nog maar aan het begin. Ik zal uw Kamer gedurende de looptijd jaarlijks informeren over de voortgang van de uitwerking, invulling en resultaten van de Green Deal.

Stimulering schone binnenvaart

Stimuleringsregeling 'Schone binnenvaart en duurzame logistiek in Rotterdam'

Hieronder plaatst de ASV een persbericht van het EICB betreffende Stimuleringsregeling 'Schone binnenvaart en duurzame logistiek in Rotterdam'

Een opmerking vooraf: er staat dat "de binnenvaart zich in de Green Deal committeert aan verlagen van uitstoot". De ASV heeft de Green Deal nooit ondertekend (zie de verschillende nieuwsbrieven etc. voor de uitleg daarover).

01 oktober 2019
Innovatieve binnenvaartpartijen kunnen een financieel steunverzoek indienen bij de stimuleringsregeling 'Schone binnenvaart en duurzame logistiek in Rotterdam' van het Havenbedrijf Rotterdam. Deze regeling verstrekt bijdragen aan nieuwe projecten die leiden tot reductie van brandstofverbruik, broeikasgassen (CO2, CH4) en luchtemissies (NOx, PM) door de binnenvaart.

Aanvragen kunnen tot en met 10 januari 2020 worden ingediend bij het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB). De Stimuleringsregeling staat open voor

aanvragen door ondernemingen, publieksrechtelijke organisaties of combinaties daarvan. De maximale bijdragen zijn 25% voor in aanmerking komende onderzoeksprojecten en 75% voor projecten die zijn gericht op concrete uitvoering van tastbare demonstraties.

Er is in totaal een half miljoen euro beschikbaar voor deze ronde van de stimuleringsregeling.
Initiatiefnemers hebben tot en met 10 januari 2020 de tijd om een voorstel in te dienen. Vervolgens zal een onafhankelijke Innovatieraad de ingediende voorstellen beoordelen. Rangschikking vindt plaats op basis van het verwachte milieurendement (vermindering brandstofverbruik, broeikasgasemissies en emissies naar de lucht) per in het initiatief geïnvesteerde euro tot 2025.

De binnenvaartsector committeert zich in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, aan het verlagen van haar emissies. Daarom zal bij beoordeling met extra interesse worden gekeken naar ambitieuze, unieke en innovatieve projecten, die de bestaande 'state-of-the-art' voorbijstreven en de binnenvaart zo ondersteunen bij het behalen van haar klimaatambities.

Meer informatie over dit project en de aanvraagdocumenten zijn te raadplegen op www.eicb.nl. Voor vragen of meer informatie over deze regeling kunt u contact opnemen met Niels Kreukniet (EICB), via 010 798 98 30 of per e-mail: info@eicb.nl.

Verslag labelingsysteem voor de binnenvaart

Verslag Labelingsysteem voor de binnenvaart 21 november 2019 te Rotterdam

Aanwezig namens de ASV: Cor en Gerberdien le Sage

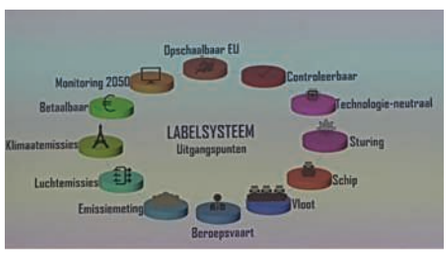
Achtergrond
In de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens (Green Deal) is afgesproken een labelsysteem op te zetten voor de prestaties van binnenvaartschepen en dat IenW zich zal inspannen om een labelsysteem wettelijk te verankeren. De behoefte aan een dergelijk labelsysteem is groot.

Veel binnenvaartschepen varen met niet-genormeerde motoren (pre-CCR) of met motoren die voldoen aan oudere normen (CCR1 en CCR2). Net als voor wegvervoer is (achteraf) gebleken dat de normen (EURO I-II-…-VI) in de praktijk anders uitpakken dan in een proefopstelling. Mede gebaseerd op de ontwikkelingen in het wegvervoer en praktijkervaring van binnenvaartondernemers is de wens in de binnenvaart om een labelsysteem op te zetten op basis van “Real Sailing Emissions”.

Een dergelijk labelsysteem op basis van de werkelijke prestaties van binnenvaartschepen voorziet in een aantal behoeftes en geeft de nodige inzichten:

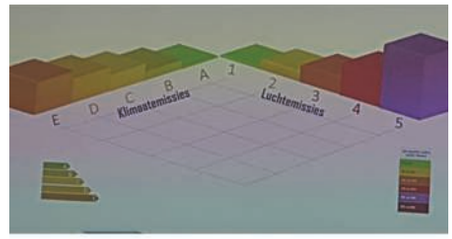
- Herkenning: het invoeren van een labelsysteem op basis van praktijkprestaties geeft inzicht in de emissies van de schepen individueel en op vlootniveau. Hiermee kunnen goed presterende schepen zich duidelijk onderscheiden van de mindere schepen. Tevens draagt het label bij aan het beter positioneren van de binnenvaart ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten, met name op het gebied van de CO2-prestatie.
- Erkenning: het labelsysteem biedt een oplossing voor de binnenvaartondernemers, die geïnvesteerd hebben of gaan investeren in technische oplossingen die niet gereguleerd zijn (bijvoorbeeld retrofit met nabehandeling).
- Sturing: de binnenvaartvloot is in 2050 nagenoeg emissieloos. Om deze doelstelling te behalen is het monitoren en het bijsturen van de prestaties van de binnenvaartvloot nodig. Het labelsysteem is een effectief instrument om (continue) inzichten te verschaffen in hoeverre de binnenvaartvloot het ontwikkel-pad volgt naar de 2050 doelstelling.
- Keuzevrijheid/Innovatiebevordering: het labelsysteem is gericht op de prestaties in de praktijk ongeacht de toegepaste techniek. Hiermee wordt innovatie gestimuleerd en heeft de binnenvaartondernemer de keuzevrijheid voor de techniek die het beste past bij zijn situatie. Zoals aangegeven in de Green Deal kan aan de hand van het labelsysteem de emissieprestatie van het schip in ogenschouw worden genomen bij onder andere:
- Uitkeringen uit en bijdragen aan het (te ontwikkelen) verduurzamingsfonds;
- Toekenning op lokaal niveau van voordelen aan schepen met een betere emissieprestatie;
- Het sluiten van vervoersovereenkomsten;
- Financiering door banken en andere financieringsinstellingen.

Doelstelling
Het doel is te komen tot een labelsysteem dat in lijn is met de Green Deal, de behoefte in de sector en de 2050 ambitie met nagenoeg emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart. Het labelsysteem moet daarbij aan de volgende kenmerken voldoen:



- voor zowel klimaatemissies (CO2, CH4) als de luchtkwaliteitsemissies (NOx, PM);
- gebaseerd op de werkelijke emissies gemeten aan boord van het schip;
- eenvoudig en effectief te implementeren;
- toepasbaar op zowel vlootniveau als op individuele binnenvaartschepen;
- als basis voor harmonisatie van sturingsinstrumenten;
- technologieneutraal;
- controleerbaar en fraudebestendig;
- betaalbaar;
- als monitoringsinstrument voor de 2050 doelstelling;
- makkelijk uit te rollen naar andere landen in Europa;
- van toepassing op alle beroepsvaart (goederenvervoer, personenvervoer, werkschepen) die vallen onder de NRMM-verordening en de technische eisen van ES-TRIN

Concept labelsysteem
Vanuit het EICB Innovation Lab-project is in een aantal sessies een eerste aanzet gemaakt voor een labelsysteem waarbij:
- het systeem een combinatie is van klimaatprestaties [in letters A-B-C-D-…] en emissies die van belang zijn voor luchtkwaliteit-emissies [in cijfers 1-2-3-4-…].



Op deze wijze kun je wel 25 verschillende labels krijgen! Voorbeeld bij meting klimaat kom je in klasse E, maar bij de meting van NOx heb je 3. Weer iemand anders kan b.v. klasse E hebben, maar bij meting NOx 4…enz.

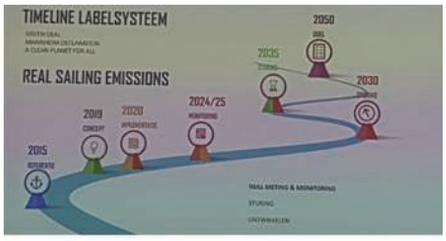
- voor de luchtkwaliteitsemissies wordt aangesloten bij de waarden van de bestaande normeringen (NRMM Stage V, CCR2, CCR1, etc.).
- Het gaat om de emissiewaarden gemeten aan boord in de praktijk en niet om typegoedkeuring van de motor;
- Het labelen op basis van de verschillende luchtkwaliteitsemissies (bijvoorbeeld NOx, PM, CO, …) draagt niet bij aan een eenvoudig labelsysteem. Voor de luchtkwaliteitsemissies dient de aandrijflijn te voldoen aan de minimale waardes voor alle luchtemissies (NOx, PM, …);

- de prestaties van de binnenvaartschepen uitgedrukt worden als volgt:
- voor klimaatemissies bij aanvang in g/kWh gemeten door een geaccrediteerd bedrijf. In de toekomst is de wens te komen tot klimaatemissies uitgedrukt in ton/km (waarbij gebruik kan worden gemaakt van scheepsdata van St. Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) en ‘Econaut-achtige’ tools gebaseerd op de GLEC-methode);
- voor luchtemissies in g/kWh.
- de metingen voor de luchtkwaliteitsemissies periodiek worden uitgevoerd door geaccrediteerde instellingen tenminste:
- eens in de 8.000 draaiuren of;
- eens in de 3 jaar.

(Continue-meten is op dit moment niet dekkend en daarmee nog niet geschikt voor een labelsysteem)
(Tussentijdse controles kunnen plaatsvinden)

Het tijdspad ziet er als volgt uit:

- In 2019 is de Green deal getekend door een aantal partijen (niet door de ASV) die over vijf jaar geëvalueerd wordt, vandaar de 2024.
- In 2025 is de datum van de CCR2 invoering in Rotterdam.



Er was nog een presentatie van de Haven van Rotterdam die inhield dat de binnenvaart zo snel mogelijk moest vergroenen om emissieloos te worden. De deelnemers waren van te voren niet op de hoogte van de inhoud, maar samengevat zaten hier een hoop haken en ogen aan die in een volgend overleg besproken dienen te worden.

De ASV heeft aangegeven, omdat elk schip om de drie jaar moet meten of na 8000 uur dit financieel niet wenselijk is en praktisch niet haalbaar is.

Volgens de Green Deal moet het labelingsysteem in het voorjaar van 2020 worden opgeleverd.

Om vijf uur moesten we de zaal verlaten en was de vergadering ten einde.

Cor en Gerberdien

Nieuws uit de Rotterdamse haven

Energietransitie in Rotterdamse haven te traag en te duur

De capaciteit van de huidige elektriciteitsnetten en aansluitingen in de Rotterdamse haven is onvoldoende om de energietransitie in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs mogelijk te maken. De huidige aanpak om hierin verandering te brengen laat bovendien te wensen over. Het budget is te krap, de voortgang wordt belemmerd door de huidige wet- en regelgeving en de Rotterdamse industrie deelt te weinig informatie om op tijd te kunnen investeren in verzwaring van het elektriciteitsnet.

Dat blijkt uit een gezamenlijke studie van het Havenbedrijf Rotterdam en netbeheerders Stedin en TenneT. De komende decennia neemt de vraag naar (groene) elektriciteit vanuit de Rotterdamse industrie fors toe. Het gaat volgens experts om een verdubbeling of mogelijk zelfs een verviervoudiging van de vraag naar elektriciteit. Dit betekent dat een serieuze verzwaring van het elektriciteitsnet nodig is, terwijl de fysieke ruimte voor extra infrastructuur beperkt is. Bovendien zijn de doorlooptijden voor het realiseren van nieuwe hoogspanningsstations en -verbindingen lang (3 tot 10 jaar).

Uit de studie blijkt verder dat bedrijven terughoudend zijn met het delen van informatie over aankomende projecten, mede omdat deze informatie als concurrentiegevoelig wordt gezien. “Het gevolg is dat noodzakelijke investeringen te laat in beeld komen. Een proactieve aanpak van het bedrijfsleven, het Havenbedrijf, netbeheerders en de overheid is vereist”, schrijven de onderzoekers in hun rapport.

Drie aanbevelingen

In de studie worden drie aanbevelingen gedaan om te zorgen dat de noodzakelijke verzwaring van het net tijdig en tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten plaatsvindt:

1) Aanpassing van wet- en regelgeving om stapsgewijs vanuit een langetermijnvisie (2050) infrastructuur te realiseren in plaats van steeds op basis van individuele vragen van bedrijven te handelen. Zo kan het leggen van parallelle kabels voorkomen worden (lagere kosten), worden de doorlooptijden korter en worden fysieke bottlenecks geminimaliseerd.

2) Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) moet locaties direct aan de kust aanwijzen voor het grootschalig omzetten van elektriciteit (wind van zee) in waterstof en andere energiedragers. Transport van waterstof vergt namelijk veel minder ruimte en lagere investeringen dan transport van elektriciteit.

3) Er moet nu ruimte gereserveerd worden voor toekomstige elektriciteitsinfrastructuur, zodat stapsgewijs een robuust en toekomstbestendig elektriciteitsnet kan worden gerealiseerd.

Technische alternatieven

Om inzicht te krijgen in de benodigde aanpassingen aan het elektriciteitsnet hebben de drie partijen uiteenlopende technische alternatieven verkend. Rode draad van de verzwaring van het net wordt meer transporteren op hogere spanningsniveaus (150 kV en hoger) en daarnaast op de lagere netvlakken (66 kV en lager) kleinere regio’s bedienen. Hiervoor zijn wel meer hoogspanningsstations nodig. Voordeel van deze oplossing is dat het aantal nieuwe ondergrondse kabels beperkt blijft en daarmee ook de aanspraak op schaarse ruimte in de leidingstroken.
Een ander kansrijk alternatief is het opdelen van het 150 kV-net in een westelijk, midden en oostelijk deel. Door in het distributienet meer verdeelstations te creëren, komen er uiteindelijk minder kabels in de leidingstroken en worden de aansluitkabels naar de klanten korter.

Beter samenwerken

De huidige regelgeving leidt ertoe dat nieuwe aanvragen van klanten voor extra aansluitcapaciteit los van elkaar en op volgorde van binnenkomst worden behandeld, omdat netbeheerders non-discriminatoir moeten handelen. Dit leidt er veelal toe dat (nieuwe) klanten met lange aansluitkabels met het openbare net worden verbonden en met aanzienlijke aansluitkosten worden geconfronteerd. Om hier verandering in te brengen is constructieve samenwerking tussen TenneT, Stedin en het Havenbedrijf de komende decennia cruciaal. “De elektriciteitsinfrastructuur wordt immers beheerd door twee netbeheerders, maar het is één samenhangend systeem. Het Havenbedrijf beheert de schaarse ruimte waarin dat netwerk zich bevindt en heeft daarnaast ook zicht op de andere voor de energietransitie benodigde infrastructuur”, aldus de onderzoekers.

Rotterdam

Overzicht recente ontwikkelingen Rotterdam

In deze nieuwsbrief besteden we veel aandacht aan de ontwikkelingen in Rotterdam. Hierbij vindt u een overzicht van de ontwikkelingen in de laatste 2 maanden.

Binnenvaart geweerd in centrum van Rotterdam?

Naar aanleiding van het opgegooide balletje van Raadslid Kevin van Eikeren (PvdA) om de Maashaven te dempen (zie stuk "Dempen en Bouwen") is er veel gebeurd. De ASV heeft inmiddels een heel constructief contact met bewoners van de Maashaven, waarbij we informatie aan elkaar doorspelen. Beide partijen wilden inspreken op 20 november als het plan "Dempen en Bouwen" gepresenteerd wordt in de raad, maar aan beide partijen is door de griffie te kennen gegeven dat dat op dit moment (nog) niet mogelijk is. In een later stadium zou dat wel kunnen en daarvan zouden we (ASV en bewoners) op de hoogte gesteld worden.

Het Stadslab: een positief gesprek
Er heeft een gesprek plaatsgevonden met het Stadslab, een organisatie die de stad zo bewoonbaar mogelijk zou moeten maken. Architecten, die al 3 jaar geleden aan het havenbedrijf hebben gevraagd om met schippers in contact te komen over de Maashaven. Hoewel de ASV toch zitting heeft in het WBR, heeft het havenbedrijf geen contact gezocht met de ASV. Het Stadslab is doorgestuurd naar de BvB, die hen weer doorgestuurd hebben naar een onderwijsinstelling. Pas toen zij recentelijk stukken zagen verschijnen op de ASV-site wist men van ons bestaan en daaruit voort is een goed gesprek gekomen over de wensen en behoeften van bewoners, middenstand en bedrijven en de schippers rond de Maashaven.
Wij bleken over dezelfde tekening te beschikken wat betreft het komende getijdenpark en de plek die overbleef voor de binnenvaart. Het Stadslab heeft de ASV uitgenodigd om 19 november aanwezig te zijn als er 3 voorstellen besproken zullen worden, die gaan over de invulling van de haven aan de achterkant. Het getijdepark is nog niet ingevuld, ook niet hoe het er nu uit zou gaan zien (als het doorgaat). Overigens spreekt men nu over Maashavenpark, de term Maashavenpark betekent niet dat er iets veranderd is in het getijdenpark plan. Het wordt gewoon anders genoemd.

Brug in de Maashaven?
Er wordt gesproken over de plannen om een brug in de Maashaven te plaatsen. Die brug is nog niet afgeschreven, maar er is ook niet besloten dat hij er komt. De ASV heeft duidelijk gemaakt welke gevaren er aan zo'n voetgangers/fietsbrug kleven en ook waarom de breedte van de Maashaven van belang is gezien het feit dat schepen er rond moeten kunnen gaan. Gezien de breedte van 300 meter, die overbrugd moet worden en het feit dat de brug open moet kunnen of zo hoog moet worden dat de schepen eronder door kunnen, is het niet waarschijnlijk dat deze brug er gaat komen.

Blijft het autosteiger in de Maashaven?
Ook heeft de ASV aangegeven dat we tekeningen hebben gezien, waarbij er een groot appartementengebouw gepland staat ter hoogte van het autosteiger. Hier hebben we geprobeerd duidelijk te maken hoe belangrijk het autosteiger is voor de schippers en waarom hij juist daar moet zijn. Wij hebben de angst uitgesproken dat er wellicht door de bouw van dat appartementencomplex het autosteiger zal moeten verdwijnen. In dat geval is overigens een brug sowieso onmogelijk op die plek, die men nu heeft bedacht.
27 november is er een bewonersavond georganiseerd door de gemeente, die is openbaar dus daar kan iedereen aan mee doen. Wij vinden de schippers ook "bewoners" van de Maashaven, dus roepen de schippers op aanwezig te zijn en hun stem te laten horen.

Perspectief op Zuid
We dachten dus te weten wat we konden verwachten, echter….tijdens het Stadsmakerscongres op 8 november werden weer heel andere presentaties gehouden, waarbij het er sterk op lijkt, dat er nog veel minder ruimte overblijft voor de binnenvaart. Daar schrokken we ook van de termen die we hoorden over de schippers van Francine Houben, die daar de presentatie hield 'Perspectief op Zuid' geheten. Door de gemeente Rotterdam is haar bureau gevraagd om een toekomstvisie voor de stad op te stellen en daar sluiten de ideeën van Raadslid Kevin van Eikeren dan ook weer op aan. Hoewel het voorstel van de heer Van Eikeren, om woningen in de Maashaven te gaan bouwen, door haar werd afgedaan als een proefballon en onhaalbaar, omdat de afspraken met het Havenbedrijf er liggen, blijken de schepen in de stad ongewenst te zijn (en moeten maar richting zee verkassen?).

Huizenbouw rond de Waalhaven?
Logisch dus dat zij het eens is met de plannen van de gemeente om de kom van de Rijnhaven gedeeltelijk te dempen en daar woningbouw te realiseren. Ook wil ze het Waalhavengebied "beter ontwikkelen", wat ook weer een bedreiging kan vormen voor de binnenvaart, want rond de Waalhaven kunnen er dan woningen gebouwd worden (zegt mevrouw Houben).
Wel "grappig" is dat mevrouw Houben tegelijkertijd bedrijven oproept om in en om Rotterdam de leefomgeving te verbeteren, zodat het voor mensen aantrekkelijker wordt om in en om de havens te werken. Benadrukt werd door haar dat de Maashaven erg breed is (300 meter op het breedste punt) en er zou iets mee moeten gebeuren.

Neerbuigend
Schrijnend is dat bij zo'n presentatie door haar termen worden gebruikt alsof de schepen (alleen maar) economische objecten zijn, waar geen mensen op zitten met menselijke behoeftes, laat staan dat er rekening gehouden zou moeten worden met de behoeftes van gezinnen die wonen op zo'n schip. Neerbuigend werd gesproken over schippers die alleen maar in de Maashaven zouden liggen om boodschappen te doen en de Maashaven zouden gebruiken (misbruiken!) om bijvoorbeeld feestdagen zoals Kerstmis door te brengen.
Tijdens de presentatie verscheen in beeld een uitspraak van een binnenvaartschipper die meldde dat hij de Maashaven zo handig vond voor boodschappen en tijdens de Kerstdagen. Haar commentaar: Het wordt gewoon gebruikt als parkeerplaats.

Wat is waar?
Hoeveel anders is het contact met de bewoners die wel degelijk begrijpen dat schippers, net als iedereen, gewone menselijke behoeften hebben. Sterker, die de schepen niet als een overlast ervaren, maar als een verrijking van de omgeving. Kom daar eens om bij raadslid Kevin van Eikeren (PvdA) die na een hoop commotie en mails en brieven van onze kant in een mail voorstelt met elkaar te praten, maar daarna niet meer reageert.

Ondertussen wordt ons beloofd, dat er duidelijke afspraken zouden zijn met het Havenbedrijf dat er steigers terugkomen en in totaal 150 plekken voor binnenvaartschippers in de Maashaven. Deze afspraken staan in ieder geval 10 jaar vast, zegt men.

Luisterend oor bij de gemeente

Gelukkig lijkt er wel een luisterend oor te komen. De ASV heeft inmiddels contact gehad met de accountmanager Haven en Maritiem, werkzaam bij de gemeente Rotterdam. Met haar hebben we een goed gesprek gehad, waarbij we heel wat voorbeelden hebben genoemd betreft hetgeen we tegenkomen aan ligplaatsbeleid (zoals de Botlek en de Waalhaven bijvoorbeeld). Afgesproken is dat wij met haar een “rondje Rotterdam” gaan doen om haar te wijzen op allerlei omstandigheden/misstanden en eventueel mogelijkheden en kansen voor de binnenvaart. Na dat gesprek heeft de ASV ook de bijlage over Rotterdam gestuurd, die de ASV naar de Kamerleden heeft gestuurd om aan te geven dat we dan wel een modal shift willen, maar dat het de binnenvaart (speciaal in Rotterdam) steeds moeilijker gemaakt wordt.

Daarbij is ook het slechte contact met het havenbedrijf en de werkwijze van het havenbedrijf in het WBR aan de orde gekomen. Zoals het ingevoerde “directeurenoverleg” waardoor de ASV niet bij de voorbereidende overleggen mag zijn en het extreme handhavingsbeleid van de havendienst en (extreem veel verschillende) andere handhavers te water in deze stad.

Veel onrust en onvrede

Omdat de ASV voor dit alles de openbaarheid zocht, werden wij gevonden door andere (passagiers)schepen die hun nood klaagden over het beleid van Rotterdam. We hoorden zaken die ons de haren te bergen deden rijzen. Schepen die al 30 jaar ergens liggen en daarvoor betalen, zouden opeens “illegaal” zijn. Contracten zouden opeens niet meer gelden, havens zouden verpacht zijn aan 1 andere partij zonder aanbesteding te plegen etc. etc. Of alles klopt, dat weten we niet, maar dat er erg veel onvrede is en groepen tegen elkaar uitgespeeld worden, dat lijkt wel duidelijk.

Nu hoorden wij weer dat er ligplaatsen zouden verdwijnen bij Tropicana (kade van het havenbedrijf), maar dat bleek over de parkeerplaatsen te gaan waarbij door de nieuwe bestemming wel opgelet moet worden dat de auto-afzetplaats niet verdwijnt. Dus hebben wij maar via twitter en facebook opgeroepen naar de bijeenkomst in Tropicana te gaan op 12 november, zodat we in ieder geval kunnen horen wat de plannen zijn. Kennelijk heeft onze oproep succes gehad, want de eerste vraag die bij die bijeenkomst gesteld werd was of de ligplaats behouden zou blijven. De gemeente heeft als reactie gegeven dat de kade van het havenbedrijf is en deze beslist over de ligplaats. Op de vraag door de ASV gesteld wie hun contactpersoon bij het havenbedrijf is, kregen wij helaas geen antwoord.

De schipper die aan deze kade (voormalige Oosterkade) ligt, vroeg of voor de watertaxi een steiger aan de buitenzijde van de kade werd gerealiseerd. Daar werd door de gemeente op geantwoord dat de watertaxi een particulier bedrijf is en in het Boerengat/Haringvliet een steiger heeft.

Zoals uit het voorgaande duidelijk mag zijn, rest ons niets anders dan zoveel mogelijk met iedereen in gesprek te gaan, zodat er in ieder geval duidelijk wordt wat nu echt de plannen zijn voor de binnenvaart in Rotterdam.

Tot zover
Sunniva Fluitsma
woordvoerder ASV

Demotivering binnenvaart Rotterdam

Al met al kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat, hoewel er steeds meer gesproken wordt over een gewenste modal shift, de praktijk is dat de binnenvaart aan alle kanten gedemotiveerd wordt in haar (voort)bestaan. We willen daarbij toch vooral de aandacht vragen voor de wijze waarop een -bij uitstek van de binnenvaart afhankelijke- havenstad als Rotterdam met haar schippers omgaat.

1. Ligplaatsen worden onttrokken

Bijna alle binnenvaarthavens die Rotterdam bezat, zijn onttrokken aan de binnenvaart. We noemen o.a.

- De Leuvehaven, inmiddels een museumhaven geworden
- De Zalmhaven: inmiddels een parkeergarage
- Het Boerengat: mag niet meer gebruikt worden voor de binnenvaart
- De Rijnhaven: is onbruikbaar gemaakt voor de binnenvaart: schijnen dure jachten te moeten komen volgens de laatste plannen
- De Parkhaven: In beslag genomen door andere activiteiten, zoals woningbouw waardoor schepen niet meer welkom zijn
- De sint Jobshaven: In beslag genomen door andere activiteiten zoals woningbouw waardoor schepen niet meer welkom zijn
- De Merwehaven waar men een drijvende boerderij heeft gevestigd
- De Waalhaven; in het verleden veel gebruikt voor grotere schepen is een groot deel van zijn ligplaatsen kwijt

Gevolg: Gevaarlijke situaties door te weinig ligplaatsen:

- In de Botlek waar zeeschepen en binnenvaart laden en lossen is nauwelijks ligplaats aanwezig. Dat levert ronduit gevaarlijke situaties op, omdat schepen echt niet meer weten waar ze moeten blijven.

Gevolg: schippers komen in gedrang met het vaartijdenbesluit.
Als er nauwelijks ligplaatsen zijn, moet een schip rijen dik naast “een buurman” vastmaken. Moet die buurman laden of lossen dan MOET de schipper “verhalen” (zoals dat heet). Die schipper onderbreekt daarmee zijn rusttijd en is onmiddellijk in overtreding.

En dan nu ook nog de Maashaven weg?
Zo ongeveer de laatste binnenvaarthaven: de Maashaven is alweer (21) maandenlang gedeeltelijk onttakeld: pontons en een steiger zijn weggehaald ter voorbereiding van een “getijdenpark”. Op dit moment wordt zelfs voorgesteld de Maashaven te dempen en vol te bouwen. Dat is tekenend voor de wijze waarop er tegen de binnenvaart aangekeken wordt. Niet als onderdeel van de maatschappij (en zeker als onderdeel van een stad als Rotterdam), maar als een “obstakel”. Gelukkig hebben schippers en bewoners elkaar gevonden in de strijd tot behoud van deze laatste haven, maar dat de gemeentelijke politiek voorbijgaat aan het belang van de binnenvaart voor deze stad is schrijnend.

2. Handhaving loopt uit de hand

- In Rotterdam mogen schippers geen aggregaat gebruiken en hebben walstroom nodig. Maar als een schipper wil “inpluggen”, blijkt het toeleveringsbedrijf veranderd te zijn (door Rotterdam). De schipper moet een nieuwe account aanmaken. Dat duurt 2 dagen (!). De schipper neemt zelf contact op met de handhavers en wordt daarop gesommeerd de haven te verlaten. Hij is zwaar in overtreding. Waar moet deze schipper heen? Wetende dat dit beleid in heel Zuid-Holland geldt?
- Een schipper gebruikt in de Waalhaven zijn spudpalen (er is namelijk geen/nauwelijks afmeermogelijkheid) en wordt verteld dat hij zwaar in overtreding zou zijn. Maar er is geen ankerverbod en bakken liggen er wel ten anker. Ankers beschadigen een bodem veel meer dan spudpalen, dus waar slaat dit beleid op?
- De ASV krijgt regelmatig berichten van schippers die zich afvragen of de havendienst zich wat beter kan inleven in het leven van de bemanning. Nu wordt er regelmatig controle uitgevoerd op stilliggende of wachtende schepen in Rotterdam. Waarom is dat nodig, vragen veel schippers zich af:

Er heeft onlangs een voorval plaatsgevonden waarbij de schipper overdag lag te rusten vanwege de B-vaart. Deze schipper had een nacht gevaren, dus had zijn slaap nodig.

De andere schipper die zijn wacht had, was in het stuurhuis. Deze ontving de havendienstmedewerkers netjes. De schipper die dienst had, begreep niet - nadat hij alle vaarbevoegdheidspapieren en ADN papieren en certificaten had getoond- dat de andere schipper wakker gemaakt moest worden in zijn rusttijd. De ASV is verrast dat dit zomaar mag.
Het schip ligt stil, wij vragen ons af waarom kan de havendienst niet even kan wachten tot het moment dat de andere schipper weer de dienst overneemt? De binnenvaart hoort zich aan de rusttijden te houden, dan hoort de handhaving daar respect voor te hebben, lijkt ons.

Reacties van schippers op Facebook hierover:

- Laatst ‘s ochtends een week of drie geleden, om half 8 een veiligheidscontrole gehad tijdens het lossen van staalplaten bij Steinweg, Missisipihaven. Twee medewerkers van RWS vonden bij ons de stofzuigerslang voor de brandblusser in de stuurhut en 2 poetslappen onder de hoofdmotor. Voor alle 2 vergrijpen is een rapport opgemaakt en wordt/is naar het IL&T gestuurd. Of er een boete wordt opgelegd weet ik niet, want tot nu toe nog niets gehoord. Toch wel verbaasd ben ik over de “grondigheid” van de controles, want ja zeg nou eerlijk, een stofzuigerslang voor de brandblusser, dáár moet je maar erg in hebben.
- Van de week controle in Rotterdam... RWS, zeehaven politie en douane in 1x en die moesten mij ook storen in mijn rusttijd. Iedereen had tegelijkertijd wat van me nodig en dan vinden ze het gek dat ik me overdonderd voel als er in 1 keer 6 man aan boord stappen.
- Vind het sowieso belachelijk dat de havendienst mag komen controleren! Waarom 5 verschillende instanties om te controleren, die ook nog eens langs elkaar heen werken? Waterpolitie is voldoende.
- 5? Het zijn er 9 waarvan géén enkele samenwerkt...

Het wordt hoog tijd dat Rotterdam de binnenvaart het respect geeft wat ze verdient.

Ketelbinkie PvdA en haven is van iedereen

De plannen voor de Maashaven van raadslid PvdA Kevin van Eikeren sloegen bij mij in als een bom. En dan nog zeggen, dat er met de bewoners was overlegd?
Of wist dit raadslid niet dat er bewoners op de binnenschepen verblijven? Nooit een studie gedaan hoe Rotterdam groot is geworden?

Ik ben een geboren Rotterdamse schippersdochter, inmiddels een stuk ouder en varende en ik ben teleurgesteld hoe Rotterdam met haar binnenschippers omgaat.

Het beeld Zadkine is een goed voorbeeld, dat het hart uit de stad gehaald is tijdens de oorlog. Nou, ik voel mij nu ook zo. Dat het hart wordt weggehaald voor de binnenschipper.

Ik vraag mij ook af of de schipper nog rust heeft, als de Maashaven wordt gedempt. Wij moeten ons nu al behelpen met de weinige ligplaatsen.

Die haven is van “iedereen”, wordt er geroepen door dit raadslid op Twitter. Dat raakt kant noch wal; wie zegt dat “iedereen” deze haven gedempt wil hebben?
Er zijn voor “iedereen“ al heel veel havens afgestaan. Genoeg havens om op te noemen.

Rijnhaven is nog steeds een lege toestand en de plannen zijn dat hier voor “iedereen” een jachthaven voor gefortuneerden wordt gerealiseerd.

De Leuvenhaven was altijd een haven van “iedereen”, maar is inmiddels een haven voor alleen oude en recente vaartuigen met vergunning. Dus “iedereen” met vergunning, die door een commissie wordt goedgekeurd.

Zalmhaven die is voor “iedereen” gedempt. Want “iedereen” wilde een parkeerplek zo dicht mogelijk bij de stad.
Zo kunnen we verder havens als Spoorhaven, Binnenhaven, Entrepotdok, Persoonshaven, het Boerengat, Noordereiland Zuid Oost ligplaatsen……..etc. noemen. Allemaal ontnomen van de binnenvaart.

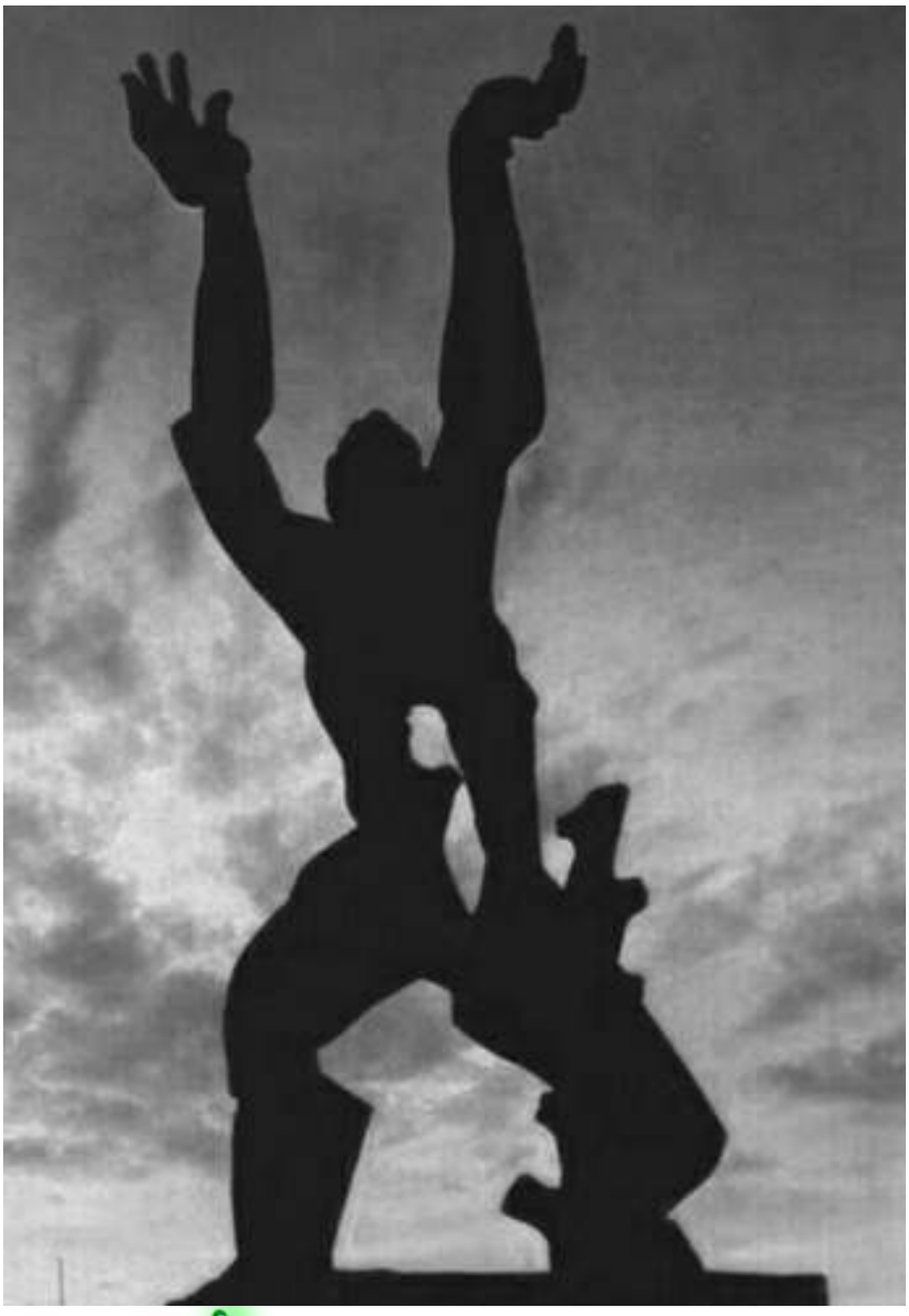
Dan hebben we nog het project M4H Merwe4haven. Deze projectleiders willen de Merwehaven voor bewoning, want al die oude loodsen trekken alleen rottigheid aan. In de Merwehaven liggen voornamelijk tankers en bulkschepen in de wacht. Als deze ligplaatsen verdwijnen, waar gaan deze dan weer een alternatief krijgen?

In de optiek van dit Raadslid hebben de binnenschepen geen recht meer.
Het is om te schamen PvdA. Er zijn schepen onderweg naar Rotterdam en de bemanning is vrolijk om in hun thuishaven te mogen verblijven in het weekend of door de week; leg dan eens uit aan ‘iedereen” dat de binnenvaart ook een plekje moet hebben om hun sociale bezigheden te kunnen uitvoeren. Dan bent u er voor “IEDEREEN”.

Van het havenbedrijf Port of Rotterdam hoeven wij niks te verwachten; de ligplaatspontons zijn voor onderhoud weggehaald en liggen al 21 maanden zonder onderhoud in de omgeving van havennummer 380. Er is dus niks ondernomen. Maar de afwezigheid van die pontons en de daarop normaliter liggende schepen komt dit raadslid wel goed uit bij het “aantonen” dat er steeds minder schepen gebruik zouden maken van de haven.

De PvdA is ondertussen onbereikbaar en reageert niet op mails. Hopelijk dat op deze manier de boodschap overkomt.

Met vriendelijke groeten,
Doortje Grooten
Bestuurslid ASV



Ligplaatsen Maashaven nog steeds bedreigd

Naar aanleiding van het opgegooide balletje van Raadslid Kevin van Eikeren (PvdA) om de Maashaven te dempen (zie stuk “Dempen en Bouwen”) is er veel gebeurd.

Op 19 november was de ASV aanwezig bij een bijeenkomst in de Maassilo, georganiseerd door het Stadslab. Hier werden 3 voorstellen vanuit de gemeente besproken betreffende de invulling van de haven aan de achterkant. Tot de ontzetting van de aanwezige schippers bleek slechts een van de drie voorstellen te passen binnen de – met de binnenvaart- afgesproken kaders. Een van de opties besloeg zelfs een derde deel van de Maashaven.
Bovendien werd in alle drie de opties een brug dwars over de Maashaven voorgesteld, wat het gebruik van de Maashaven nog eens beperkt.

De bewoners werd gevraagd hun visie te geven op iets wat nooit een voorstel had mogen zijn. In 2017 immers is afgesproken, dat er een deel van de Maashaven benut zou worden voor een (toen nog hetende) getijdenpark. Dat schippers daar niet tegen geprotesteerd hebben, blijkt nu tegen de schippers te werken. Rupsje nooit genoeg (de gemeente) vindt dat bewoners meer groen nodig hebben, over het nut van “blauw” (het water) wordt met geen woord gerept. Dus worden groenstroken volgebouwd en vervolgens moeten de schepen dus wijken om groen te creëren waar het net opgeofferd is.

We lezen en horen dat ook veel bewoners van Katendrecht het niet met deze werkwijze eens zijn en ook het havenbedrijf heeft zich tijdens de presentatie van de opties duidelijk laten horen: “dit is tuinieren in de tuin van de buren” was een uitspraak waar we ons goed in kunnen vinden.

Het ergste is dat hier de (belangen van) de schippers uitgespeeld worden tegen de (belangen van) de bewoners. Gelukkig hebben we veel bewoners die WEL de waarde van de Maashaven inclusief de schepen inzien, aan onze zijde. Maar dat beleidsmakers in Rotterdam nog steeds niet doordrongen zijn van het belang van binnenvaarthavens in het centrum (ook vanwege waterberging en verkoeling in tijden van opwarming) is om te huilen. Het wordt hoog tijd dat het belang van de binnenvaart weer eens in het hart en hoofd van (Rotterdamse) beleidsmakers komt.

Bovendien heeft de ASV als uitgangspunt dat er geen enkele ligplaats meer verloren mag gaan, integendeel: er moeten heel wat ligplaatsen inclusief goede voorzieningen bijkomen.

Om het geluid van de schippers te kunnen laten horen in de Raad heeft de ASV met de griffie afgesproken dat de ASV op de hoogte gehouden zal worden als er een inspreekmoment komt wat dit onderwerp betreft. De ASV zal van zich laten horen, maar we hebben de schippers via sociale media dan ook opgeroepen vooral op 27 november om 19.15 uur naar de Maassilo te komen om hun stem te laten horen. We kunnen het niet alleen!

Brief aan gemeenteraad Rotterdam

Aan de Gemeenteraad van Rotterdam

Betreft: voorstel “Dempen en Bouwen”; aantasting ligplaatsen binnenvaart Maashaven
Betreft: vraag om uitbreiding van ligplaatsen en voorzieningen voor binnenvaartschippers in en rond het centrum van Rotterdam

Geachte,

Onlangs heeft de Algemeene Schippers Vereeniging ASV via de media vernomen dat
Raadslid van Eikeren (raadslid PvdA en Communication advisor van Woonstad Rotterdam) een plan heeft afgegeven aan de Rotterdamse gemeenteraadsleden om de Maashaven deels te dempen en daar woningen te bouwen genaamd: “Dempen en Bouwen”.

Dat voorstel verrast de ASV; de vertegenwoordiger van de binnenvaartschippers ASV had in de overleggen met het WBR begrepen van het havenbedrijf Rotterdam, dat de Maashaven (als een van de laatst overgebleven binnenvaarthavens rond het centrum van Rotterdam) een ligplaatshaven zou blijven, waarbij schippers voor langere tijd een ligplaats kunnen nemen en waarbij de Maashaven een wachthaven (voorafgaand aan laden en/of lossen) zou blijven voor de binnenvaart.

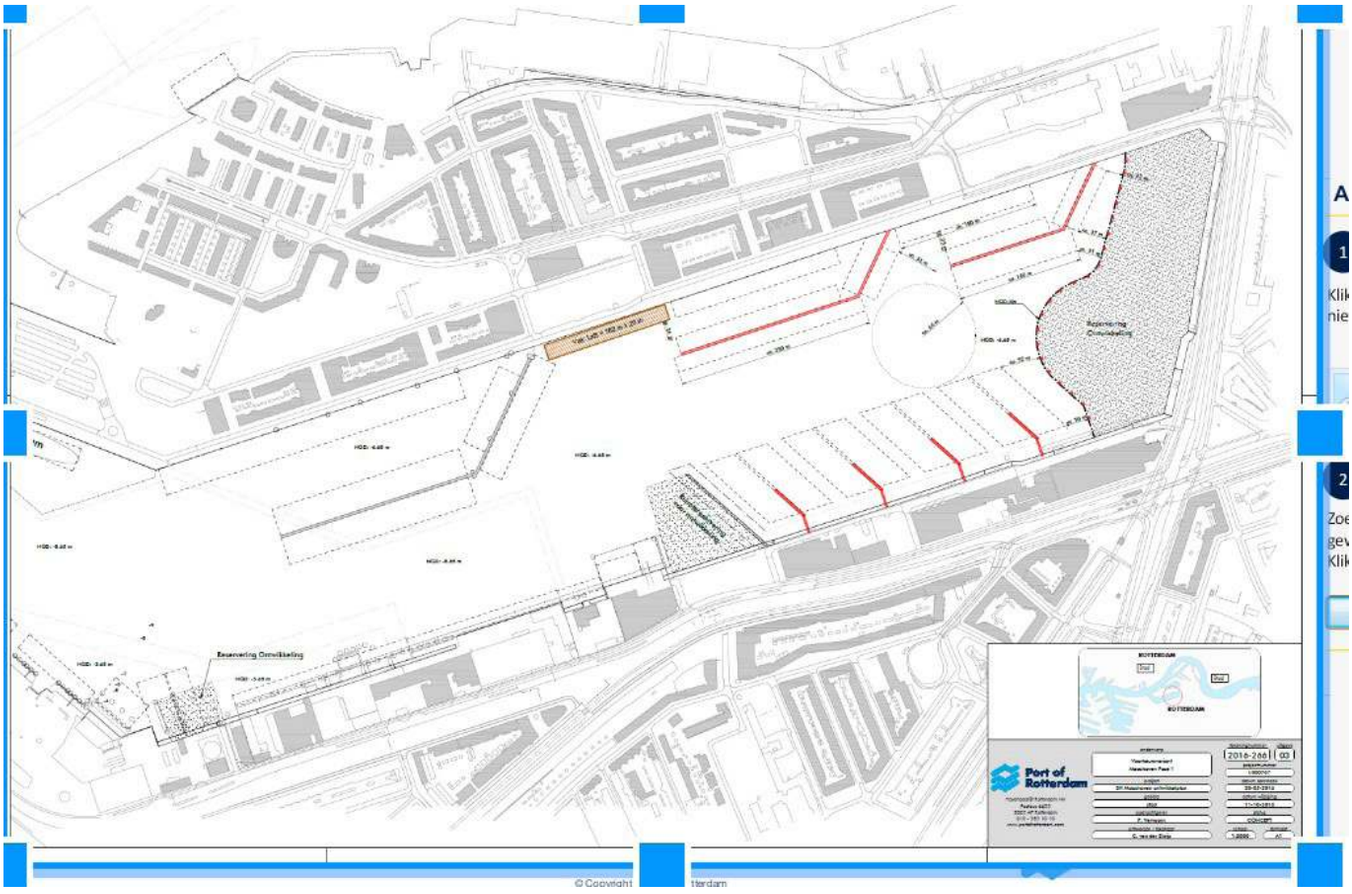
Volgens reeds vaak besproken plannen met de sector en de bewoners rondom de Maashaven wordt de Maashaven opnieuw ingedeeld met aanlegsteigers/pontons. Aan de oostzijde Maashaven zou een getijde-park gemaakt worden. Er zijn in het verleden besprekingen geweest om voor te bereiden hoe de Maashaven zo goed mogelijk ingedeeld kan worden, zodat er zoveel mogelijk schepen kunnen plaatsnemen.
Tijdens de overleggen is afgesproken dat de huidige ligplaats-pontons voor groot onderhoud naar de werf zouden gaan (dat is gebeurd in februari 2018) en eind 2018 weer teruggeplaatst zouden worden. Nu, een jaar later, is er nog geen zicht op wanneer deze pontons teruggeplaatst worden en al die tijd zijn deze ligplaatsen niet beschikbaar.

En nu plotseling, terwijl er in de Tweede Kamer vragen gesteld worden over het gebrek aan ligplaatsen voor de binnenvaart en de havens en RWS overgaan tot beleid waarbij schepen steeds korter mogen blijven liggen omdat er “nu eenmaal te weinig ligplaatsen zijn”, bedenkt een Raadslid in Rotterdam dat de laatste plek waar schippers nog in de buurt van de stad kunnen liggen (met de voorzieningen die daarbij horen) wel aangetast mag worden.

De binnenvaart die voor Rotterdam zo belangrijk is en altijd is geweest, is al verdreven uit het centrum van Rotterdam: de Zalmhaven is een parkeergarage geworden, de Leuvehaven is een museumhaven, in de Merwehaven is een drijvende boerderij geplaatst (toen waren de woningen kennelijk niet zo nodig) en in de Rijnhaven schijnen dure jachten te moeten komen.

Rotterdam, havenstad, verdrijft haar binnenvaart uit het hart van de stad. PvdA, de partij die er zegt te zijn voor “de gewone mens”, is de partij die de gewone schipper verdrijft van haar ligplaats. Het is een schande dat deze stad zo met haar binnenvaart omgaat en de PvdA spant daarin wel de kroon met een voorstel “Dempen en bouwen”.

De PvdA stelt dat het steeds rustiger wordt in de haven. Inderdaad: de schepen zijn door het beleid van het weghalen van ligplaatsmogelijkheden (met de belofte dat ze terug zouden komen) al weggejaagd, maar de indruk was dat dit tijdelijk



zou zijn. Of is de schippers iets verteld wat niet klopt?
We horen dat men spreekt van een modal shift: vervoer over de weg zou verplaatst moeten worden naar vervoer over water. Maar dat vervoer gebeurt wel met schepen die veelal familiebedrijven zijn met behoeftes zoals iedere burger. Een plek waar je mag “wonen” (liggen in dit geval) met voorzieningen zoals winkels en vervoer in de buurt.
Het constant verslechteren van dit soort omstandigheden werkt in de hand dat de binnenvaart steeds minder aantrekkelijk wordt, niet bepaald een stimulans voor een modal shift.

De Maashaven is nodig om schepen te “parkeren”, zodat schippers (en hun gezin) hun noodzakelijke rust kunnen nemen en eventueel zich aan hun sociale bezigheden en andere persoonlijke omstandigheden kunnen wijden.

Inderdaad, in het verleden is het vaak een drukke haven geweest. Als er weinig werk is dan liggen de schepen te wachten op werk, en juist in de Maashaven bij gebrek aan andere havens waar een schip kan blijven. Het laatste jaar was er sprake van een aantrekkende economie, zoals we allemaal hebben kunnen lezen, ook het PvdA Raadslid weet dat ongetwijfeld. Een aantrekkende economie brengt veel vervoer met zich mee en op dat moment varen dus de meeste schepen. Dan liggen ze inderdaad niet in de haven tenzij zij wachtend zijn op het moment van laden of lossen bij havens in de (min of meer) directe buurt. Als men dan een foto neemt of een filmpje maakt van een min of meer lege haven is dat natuurlijk een momentopname van een conjunctuur die op dit moment al aan het veranderen is.

Wij mogen verwachten dat raadsleden en wethouders in Rotterdam van het feit op de hoogte zijn dat juist de binnenvaart te maken heeft met enorme verschillen in vraag en aanbod van lading. De binnenvaart heeft een structuur waarbij er een groot verschil optreedt aan behoefte van ladingcapaciteit en dus ook aan ligplaatsen (kortdurend of langdurend). Maar als ligplaatsen eenmaal verdwenen zijn krijgen de schippers ze niet meer terug, dat hebben de afgelopen jaren wel bewezen. Aangezien in Rotterdam dus al zo ontzettend veel havens de binnenvaart zijn afgenomen is het noodzakelijk dat de binnenvaart deze binnenvaarthaven kan behouden, sterker: een uitbreiding van ligplaatsen in Rotterdam lijkt ons evident. Het kan niet zijn dat er helemaal geen plaats meer is voor de binnenvaart in of rond het centrum van Rotterdam.

Bovendien wordt er door dit raadslid gesteld dat de schippers dan nog wel naar de Meneba zouden kunnen gaan om te laden en te lossen. Maar ook daarbij weten we uit de praktijk: als er huizen gebouwd worden in de buurt van zo’n bedrijf zal dat bedrijf binnen korte of langere termijn moeten verkassen vanwege de overlast die de nieuwe bewoners ervan ondervinden. Dus naast de ligplaatsen wordt ook de laad/ en losmogelijkheden voor de binnenvaart bedreigd met dit voorstel

Wrang is het dat Nederland tegelijkertijd geld van Europa vraagt voor het realiseren van meer ligplaatsen voor de binnenvaart terwijl ondertussen de PvdA in Rotterdam voorstelt de noodzakelijke ligplaatsen maar weg te halen.

Naast het uitbrengen van een negatief advies in onze zienswijze op dit voorstel van de PvdA wil de ASV gebruik maken van dit moment om aandacht te vragen voor een uitbreiding van ligplaatsen in de diverse havens van Rotterdam; ook bijvoorbeeld het Botlekgebied waar ronduit gevaarlijke situaties ontstaan door een tekort aan ligplaatsen.

Graag komt de ASV in gesprek met de betreffende wethouder(s) en raadsleden om onze zienswijze toe te lichten.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

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

Nb. Ik voeg hierbij een bijlage over de indeling van de Maashaven zoals die was afgesproken met het Havenbedrijf Rotterdam.

Bericht van team Maashaven

Pontons later terug en steiger minder dan gepland

De ASV heeft van het “team Maashaven” het bericht ontvangen dat door diverse redenen het oorspronkelijke streven om de pontons vóór Kerstmis 2019 af te kunnen meren, niet haalbaar is.

Als reden daarvan wordt opgegeven dat naar aanleiding van de presentatie tijdens de voorlichtingsbijeenkomst in de Maassilo op 19 oktober 2018 een aantal aanpassingen aan het ontwerp voorgesteld is. Een aantal daarvan is, samen met latere voorstellen vanuit onze sector, volgens team Maashaven, zoveel als mogelijk meegenomen in een verbeterde versie van het ontwerp. Ook n.a.v. de voorstellen gedaan tijdens de bijeenkomst van de Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR) op 21 mei jongstleden zouden de laatste aanpassingen zijn doorgevoerd.

5 miljoen extra voor herinrichting Maashaven

Vervolgens is, alweer volgens team Maashaven, het definitieve ontwerp voor de renovatie en aanpassingen aan het ponton aanbesteed. Die aanbesteding heeft, zo vertelt men ons, helaas niet geleid tot een positief resultaat.
Volgens team Maashaven komt dit mede door technische problemen met de bodem van de Maashaven. Ook veranderde economische omstandigheden zouden een rol spelen. Team Maashaven stelt dat werven een groter werkaanbod hebben en grondstoffen duurder geworden zouden zijn. Dit heeft dan samen met een aantal aanpassingen aan het ponton, ervoor gezorgd dat de aanbesteding gestopt moest worden en men een nieuwe oplossing moesten bedenken.
Omdat hierbij voor het Havenbedrijf, zo lezen wij, veiligheid en “onze” wensen voorop zouden staan heeft men de directie gevraagd in te stemmen met een extra budget van vijf miljoen euro voor de herinrichting van de Maashaven.

Een steiger minder dan gepland vanwege “het verwachte ligplaatsgebruik”
Omdat ook de directie het belang ziet van de binnenvaart voor de haven, heeft zij op basis van de aangevoerde argumenten de aanvraag goedgekeurd en extra geld ter beschikking gesteld, zodat toch de herinrichting van de Maashaven uitgevoerd kan worden. Een en ander resulteerde er wel in dat de vierde steiger in de zuidoosthoek, vooralsnog niet aangelegd gaat worden. Op basis van het verwachte ligplaatsgebruik zal dit niet tot problemen leiden.

Verwachting: eind september 2020 afronding renovatie
Inmiddels is die aanbesteding opnieuw uitgezet en afgerond met als resultaat dat begin 2020 wordt gestart met de bouw van de pontons in de Maashaven. De verwachting is dat eind september 2020 de renovatie is afgerond.

Brief actiegroep Maashaven aan de heer Wijbenga

Wethouder Buitenruimte, de heer B. Wijbenga.

Onderwerp: Aanleg en inrichting Maashavenpark

Datum: 1 december 2019

Geachte heer Wijbenga,
Op woensdagavond 27 november 2019 waren bewoners uit Katendrecht, Afrikaanderwijk, Bloemhof Noord, Tarwewijk en binnenvaartschippers op uitnodiging van de Gemeente Rotterdam bijeen om te praten over drie modellen voor “Park Maashaven”. Gedurende de hele avond was er sprake van een groot ongenoegen en wantrouwen ten opzichte van de gemeente bij het merendeel van de bezoekers. Dat ongenoegen werd nog groter doordat een aantal wezenlijke vragen die met de context van het plan te maken hebben, al dan niet bewust, niet door de vertegenwoordigers van de gemeente werden beantwoord. De vraagstelling werd als gestuurd ervaren en de voorkeur voor één van de modellen werd niet gepeild. Met de uitkomst van de avond is er naar onze mening dan ook geen sprake van een voldragen meningenpeiling.
Om die reden richten wij ons rechtstreeks tot u.

Veel bewoners van onze wijken zijn een absoluut tegenstander van het verminken van de vrije ruimte die de Maashaven nu voor de omgeving biedt. Zowel vanaf de begane grond als vanaf het metroviaduct biedt het zicht op de Maashaven en Rijnhaven een fantastische, unieke aanblik. Het is een blik die Rotterdammers graag delen met hun bezoekers vanuit de hele wereld, door een ritje met de metro vanaf het centrum naar Zuidplein te maken. Die ruimte vertegenwoordigt dus een grote stedelijke en ruimtelijk kwaliteit die het waard is om krachtig te verdedigen. Het havenaanzicht is één van de belangrijkste dragers van het cultureel erfgoed waaraan Rotterdam zijn identiteit ontleent. Het is één van de weinige plekken waar de betekenis die de haven voor veel Rotterdammers heeft gehad of nog steeds heeft, gevoeld kan worden. De aanwezigheid van de binnenschippers en bedrijvigheid aan de zuidzijde levert een belangrijke bijdrage aan de beleving van dit gebied en de aantrekkelijkheid van Katendrecht.

Dat deze stedelijke kwaliteit en beleving van ruimte samen kan gaan met een beperkte “groene” ingreep hebben bewoners en binnenvaartschippers twee jaar geleden op bijeenkomsten over de mogelijke komst van een getijdenpark al kenbaar gemaakt. Naar aanleiding hiervan zijn ook afspraken gemaakt met het Havenbedrijf en de binnenvaartschippers. Het werd op de avond niet duidelijk waarom het toen gepresenteerde plan niet gewoon uitgewerkt en uitgevoerd kan worden. Het argument dat tot nu toe werd gehanteerd, het ontbreken van financiële middelen, geldt immers niet meer.

Wij verzoeken u dan ook ons een schriftelijk overzicht te geven van alle besluit-

vormingsmomenten in het college en de gemeenteraad met betrekking tot het getijdenpark.

De belangrijkste vraag die een goed gesprek over de gepresenteerde plannen verhinderde, is die over de plannen om te Maashaven (gedeeltelijk) te dempen en er woningbouw toe te staan. Vormen de plannen voor het Park Maashaven een buffer tégen of een glijmiddel vóór deze bouwplannen? Graag willen wij van u als wethouder buitenruimte en als lid van het College van Burgemeester en Wethouders een antwoord op deze vraag. In de pers horen wij onder meer van plannen van de Partij van de Arbeid en van vrijblijvende(?) visies van Francine Houben. Maar welke plannen bestaan er binnen de gemeentelijke organisatie?

Graag ontvangen wij van u een actueel overzicht met de status van deze plannen. Pas als hier duidelijkheid over is kan van een vruchtbaar gesprek over wenselijkheid en inpasbaarheid van een park in de Maashaven sprake zijn.

Mocht het Park Maashaven de bufferfunctie tegen de woningbouwplannen vervullen dan adviseren wij u op korte termijn een tweede bijeenkomst te organiseren waarin het gevoel speelbal te zijn van onderliggende grotere belangen en gemanipuleerd te worden, bij de bewoners wordt weggenomen. Het is voor alle partijen belangrijk dat wantrouwen wordt omgezet in een op gelijkwaardige wijze meedenken van alle belanghebbenden over het maken van dit stuk stad. Wij adviseren u ook om bij het vragen van wensen en ideeën van bewoners bij een plan met een impact als deze, niet alleen van het perspectief van het cluster Stadsontwikkeling uit te gaan. Juist sociale en economische perspectieven zijn bij het inrichten en gebruik van de openbare ruimte in onze omgeving van groot belang. Het door de Gemeente Rotterdam opgestelde Stappenplan Participatie en Inspraak in Rotterdam (Kennispunt Inspraak en Participatie) kan behulpzaam zijn bij het opzetten van een goede procedure.

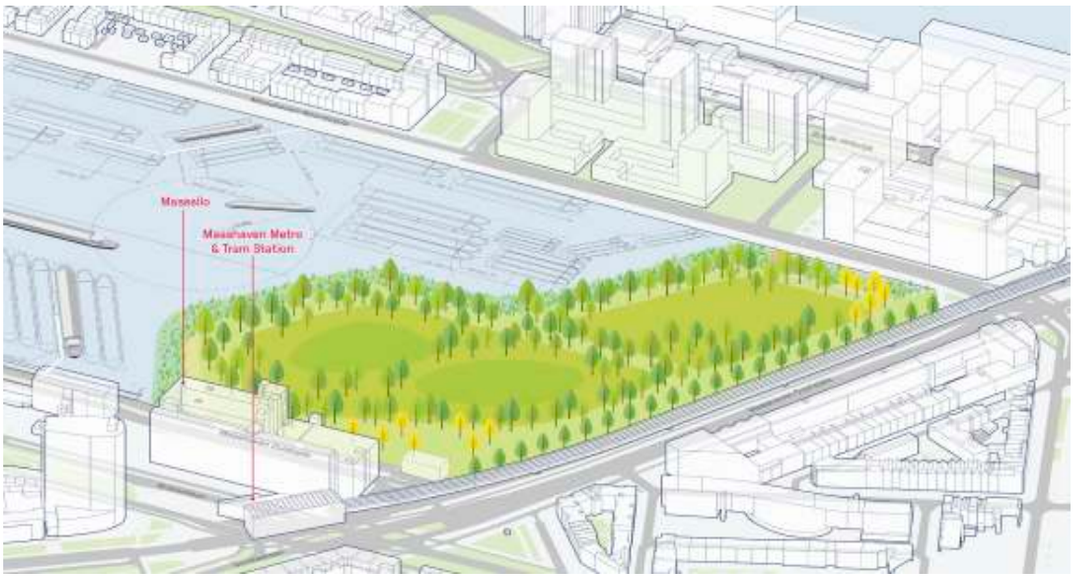
Veel van de nieuwe bewoners van de omliggende wijken voelen zich verantwoordelijk voor een betere leefomgeving en betere ontwikkelingsmogelijkheden voor de oorspronkelijke bewoners. Zij hebben compassie met bewoners die het effect voelen van de verdringing die gepaard gaat met “het bouwen voor de rijken.” Veelal hebben zij bewust voor een “gemengde” omgeving gekozen. Juist deze nieuwe bewoners voelen zich gestoord in het opbouwen van duurzame contacten met de oorspronkelijke bewoners en binnenvaartschippers. De stroom van over elkaar heen buitelende ingrijpende plannen van “bovenaf” vormt een ernstige hindernis in het precaire integratieproces.

Gezien de korte termijn voor de besluitvorming die u zich voorstelt, vertrouwen wij erop snel een antwoord van u te krijgen, zodat er alsnog door belanghebbenden adequaat gereageerd kan worden.

Namens ,
Actiegroep Maashaven,
Vertegenwoordigers van VVE en bewoners Laankwartier I, II en III,
Bewonersvereniging Musa
Correspondentieadres
ada.velthoven@hotmail.nl

Eilandpark

Het eilandpark speelt met het natuurlijke ritme van eb en vloed.
Het park is aan alle kanten omgeven door water en bereikbaar via bruggen.
Het heeft een onderscheidend landschapskarakter met bijzondere flora en fauna, gecreëerd door de dagelijkse getijdenschommelingen.
Dit model is de kleinste van alle drie modellen.



Dijkpark

Het dijkpark sluit aan op de hoogte van de dijk Maashaven Oostzijde en de kades van Katendrecht en de Tarwewijk.
Hierdoor ontstaat een naadloze verbinding tussen de aangrenzende wijken en het park.
Ook biedt dit park extra ruimte voor wijkgerelateerde programmering en activiteiten aan de Maashaven Oostzijde.

Stad en Park

Het model Stad en Park heeft als uitgangspunt de bereikbaarheid van het park.
Om optimale toegankelijkheid te genereren is het park uitgestrekt tussen de drie aangrenzende wijken; Katendrecht, Afrikaanderwijk en Tarwewijk en verbindt deze drie wijken. Ook is er een directe voetganger- en fietsverbinding tussen Katendrecht en Tarwewijk.
Dit model is de grootste van alle drie modellen en biedt veel ruimte voor programmering.

PARK MAASHAVEN

Stichting Ikusasa

Stichting Ikusasa is een stichting die zich richt op onderwijs en ontwikkeling van de armste kinderen en jongeren in Johannesburg, Zuid-Afrika. We zijn een kleinschalige stichting met directe contacten in Zuid-Afrika en we garanderen dat alle giften ten goede komen aan de projecten die we steunen. Jaarlijks worden de projecten door ons bezocht en ontmoeten we de kinderen die we steunen.

Financieel adoptieproject Zuid-Afrika

Stichting Ikusasa

Naast het contact dat we hebben met MES, een grote welzijnsorganisatie, hebben we ook al jarenlang een goede band met het Coronation Training Centre. Het CTC is een school voor kinderen met een verstandelijke beperking. De meeste kinderen komen uit arme gezinnen en vaak is voor deze gezinnen de schoolbus niet

te betalen.

Ikusasa steunt elk sponsorkind van het CTC met vervoer naar school. De school is een plek waar ze veilig zijn, want juist de kinderen met een handicap zijn extra kwetsbaar voor mishandeling en uitbuiting.

Ieder jaar zijn we een paar dagen te gast op deze bijzondere school. We spreken met de leerkrachten, maken contact met de leerlingen, bespreken de voortgang van de projecten en gaan vaak ook bij een paar leerlingen op huisbezoek.

Vorig jaar kwamen we thuis bij Elvonzo.

Een jongen die niet kan praten, maar prachtig kan tekenen! Hij woont met zijn moeder en zijn vader in een appartementje van krap 20 vierkante meter. Het gezin leeft van de toelagen die het gezin krijgt vanwege de handicap van zijn vader (hij is na een ongeluk blind geworden) en Elvonzo zelf. Dit is echter veel te weinig om van rond te komen en het gezin is heel erg blij met de steun die de sponsor van Elvonzo geeft, zodat hij elke dag met de schoolbus naar school kan.

Rondlopend op deze bijzondere school doet je beseffen hoe kwetsbaar deze kinderen zijn in een land waar niet eens voor ieder gezond kind een opleiding en een baan beschikbaar is. Het jaarlijkse bezoek is voor alle leerlingen van het CTC altijd een groot feest waar ze naar uitkijken.

Vorig jaar hebben we het CTC een netbalveld geschonken. Dit konden we betalen van de extra giften en donaties die binnenkwamen op onze rekening. Met een feestelijke sportdag werd het Lucia-court geopend door Arina Oorburg, de secretaris van stichting Ikusasa.

Wilt u ons structureel ondersteunen door het sponsoren van een kind (€125,- per jaar) of eenmalig een gift geven? Dat kan via het volgende rekeningnummer: IBAN:NL04RABO0113204124 te Nieu-

wegein, t.n.v. Financieel adoptie project “Stichting Ikusasa”.

Stichting Ikusasa is een Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI). Giften en sponsoring kunnen als belastingaftrek worden opgegeven.

Namens het bestuur
Marika de Boo, voorzitter
www.ikusasa.nl
mail: info@ikusasa.nl

Politiek

Ter voorbereiding AO 6 november 2019

De ASV heeft ter voorbereiding van het Algemeen Overleg (verplaatst naar 28 november) aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat onderstaande reactie gestuurd.

Op 6 november vindt het AO maritiem plaats. Ter voorbereiding hierop sturen we u een aantal aandachtspunten. Wij hopen u daarmee de noodzakelijke achtergrondinformatie te verstrekken.

De ASV is zich bewust van het feit dat uw inbreng, gezien de werkwijze van het AO, beperkt moet zijn. Wij vragen u daarom in ieder geval de uitvoering van de CCR/CESNI-regelgeving aan de orde te stellen. Essentieel is de urgentie van bescherming tegen onttakeling van de binnenvaartvloot, zie punt 2, (Gevolgen van) de CCR/CENI-regelgeving aanpakken.

Aandachtspunten voor het aankomend AO Maritiem wat betreft de binnenvaartsector:

1. Omgekeerde modal shift aanpakken

Vervoer over water verdwijnt naar de weg. Dit heeft verschillende oorzaken die aangepakt zouden moeten worden. Voorstellen hieromtrent zijn uitgewerkt in een position paper (stimulering binnenvaart) verstuurd aan de heer Dronkers (zie bijlage), Ministerie IenW. Samenvattend: het vertrouwen in (het voortbestaan van) de bedrijfstak verdwijnt; drempels wegnemen en actieve stimulering van de binnenvaart is noodzakelijk.

Speerpunten

Daarin zijn er op dit moment een aantal speerpunten:

- Het achterstallig onderhoud blokkeert de binnenvaart (zie de recent uitgevallen brug bij Boskoop). Zo langzamerhand is niet meer te verhullen hoe de bezuinigingen van de afgelopen jaren op de infrastructuur hun desastreuze uitwerking hebben. De spertijden die ingevoerd worden, de onveilige ligplekken, het aantal storingen aan sluizen dat al bijna verdubbeld is in 4 jaar tijd etc. Wij wijzen u hierbij ook op de stukken die u ontvangen heeft ter voorbereiding van de begrotingen.
- De ligplaatsproblematiek: het gebrek aan goede en veilige ligplaatsen is een enorm probleem en moet zo snel mogelijk aangepakt worden. Waar schippers al jaren vragen om meer en betere ligplaatsen, waarbij er minimaal 5 plekken in Nederland zouden moeten zijn waar schepen langer kunnen liggen, is op dit moment Rotterdam aan het bespreken of men de laatste haven (de Maashaven) waar schippers in Rotterdam kunnen blijven (bijna compleet) aan de binnenvaart zal onttrekken. Dat zelfs de havenstad bij uitstek dit serieus ter overweging neemt, is een teken aan de wand en deze ontwikkeling dient zo snel mogelijk gekeerd te worden. (Zie bijlage: brief aan de gemeenteraad)
- Bedienen op afstand betekent veel onveilige situaties en oponthoud voor de binnenvaart. Mede door het gebruik van afstandsbediening op tal van plekken worden regelmatig vaarwegen (deels) gestremd. De ASV vraagt om een evaluatie daarvan.

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage

- Position paper: stimulering binnenvaart
- Onderbouwing aanvraag evaluatie bedienen op afstand
- De stukken die u ontvangen heeft ter voorbereiding van de begrotingen

2. (Gevolgen van) de CCR/ROSR-regelgeving aanpakken

Hierbij verwijst de ASV naar de u toegestuurde informatie ter voorbereiding van de begrotingen. Ondanks aangenomen moties is er niets wezenlijks veranderd en worden goede binnenvaartschepen uit de vaart genomen.

Opvallend: CCR constateert enorme afname kleinere schepen

Opvallend is dat de CCR zelf constateert dat het aantal schepen beneden de 1.000 ton hard afneemt (jaarverslag 2019 zie bijlage). Dat lijkt ons toch een opening te bieden om met de CCR in gesprek te gaan om deze omgekeerde modal shift te stoppen.

De ASV heeft met klem Minister van Nieuwenhuizen verzocht om de, door de CCR in het rapport “Schepen van de Toekomst” gesuggereerde 5-jaarlijkse evaluatie uit te voeren waarbij duidelijk zou moeten worden of (en welke) bepaalde segmenten in de sector harder getroffen worden dan anderen door deze regelgeving. Het lijkt erop dat de CCR dat middels haar jaarverslag al duidelijk heeft gemaakt. De vraag is of de CCR bereid is deze ontwikkeling te helpen stoppen.

WELKE OPLOSSINGEN ZIJN MOGELIJK?

Het is vijf voor twaalf geweest. De ASV wil graag meedenken over oplossingen, zodat het tij alsnog kan worden gekeerd. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn:

1. Invoering van een daadwerkelijke en ruime ontheffingsmogelijkheid en/of een algemene ontheffingsmogelijkheid onder de hardheidsclausule, waarbij in een set omschreven gevallen in ieder geval ontheffing wordt verleend van die eisen. De werkgroep die deze hardheidsclausule zou onderzoeken heeft nog geen resultaten opgeleverd en het ziet er ook niet naar uit dat dit tijdig (voor 2020) zal gebeuren.
2. Het buiten beschouwing laten van eisen die verband houden met de arbeidsomstandigheden bij schepen zonder personeel.
3. Het treffen van afdoende financiële compensatiemaatregelen.
4. Invoering van een moratorium gelet op de noodsituatie van de omgekeerde modal shift die zich momenteel voltrekt.

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage

- Het jaarverslag van de CCR zie o.a. blz. 89 en 90 voor de cijfers omtrent de ontwikkeling van de binnenvaartvloot. Ook te vinden op: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2019/09/ccnr_2019_Q2_nl-min.pdf

3. Conclusies verbinden aan evaluatie boetebeleid binnenvaart

Panteia heeft een evaluatie uitgevoerd naar de hoogte van de boetes in de binnenvaartsector. Niet alle conclusies die de Minister daaruit trekt deelt de ASV. De onderbouwing daarvan vindt u in de bijlage (een samenvatting daarvan onderaan dit stuk).

Voorstel aanpassing boetebeleid binnenvaart:

- Afschaffen van het systeem “controleren op afstand” (wij hebben de indruk dat dit op dit moment ook niet meer plaatsvindt, wij willen dat graag

officieel bevestigd hebben)
- Matiging vooraf van boetes in de binnenvaart vergelijkbaar laten plaatsvinden als bij weg en/of spoor
- Werk maken van het beperken van het aantal handhavende instanties/personen

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- Reactie op het rapport van Panteia "Hoogte Boetes": samenvattend "boetes in de binnenvaart onredelijk t.o.v. haar concurrenten"

4. Vergroening
De ASV heeft tal van voorstellen geschreven hierover, maar wij zien hier niets van terug in de stukken betreffende de Green Deal. Al met al valt er voor schepen beneden de 1.500 ton niets te vergroenen als deze er niet meer zijn na 2025. Schippers willen graag vergroenen, maar dat moet wel kunnen. Zowel financieel als technisch (er zijn nog steeds geen goede motoren en men is er ook nog niet uit welke richting het vergroenen op moet gaan). Bovendien willen we ook hier een level playing field.
Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- Brief n.a.v. gesprek Green Deal

5. Stikstofproblematiek
1. Wetende dat de binnenvaart vooral vaart binnen gebied dat omschreven wordt als Natura-2000 gebied, zal het stikstofbeleid een grote impact kunnen hebben op de binnenvaart.
2. Daarnaast dient er rekening gehouden te worden met het feit dat de agrarische sector zal veranderen. Minder veeteelt betekent voor de binnenvaart minder vervoer van (grondstof voor) diervoeders, minder landbouw betekent minder vervoer van kunstmest bijvoorbeeld. Dit alles heeft een enorme impact op de binnenvaartsector waarbij de consequenties ervan besproken zouden dienen te worden.

6. Demotivering binnenvaart
Al met al kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat, hoewel er steeds meer gesproken wordt over een gewenste modal shift, de praktijk is dat de binnenvaart aan alle kanten gedemotiveerd wordt in haar (voort)bestaan. We willen daarbij toch vooral de aandacht vragen voor bijvoorbeeld de wijze waarop een -bij uitstek van de binnenvaart afhankelijke- havenstad als Rotterdam met haar schippers omgaat. Op dit moment spant Rotterdam de kroon in de wijze waarop zij de binnenvaart demotiveert. Daarom hebben wij er een aparte bijlage aan gewijd met o.a. ligplaatsenbeleid en wijze van handhaven in deze stad.
Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- Demotivering Binnenvaart Rotterdam
- Ingezonden brief bewoners Maashaven: https://www.dehavenloods.nl/nieuws/algemeen/852123/onrust-en-boosheid-op-katendrecht-over-voorstel-dempen-maashaven-ingezond
- Brief aan de gemeenteraad Rotterdam (ASV) betreffende de Maashaven

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wens u een constructief AO toe.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma
woordvoerder ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging/

Congestie containerterminal

Containercongestie Rotterdam: Brief van de Minister over Stand van zaken containercongestie Rotterdam

Minister van Nieuwenhuizen:

Verminderen congestie
In reactie op vragen van het lid Remco Dijkstra (VVD) over de situatie van zeehaventerminals en de binnenvaart, berichtte ik u in juni jl. over de inzet van de containerbinnenvaartketen om congestie bij diepzeecontainerterminals in de Rotterdamse haven zo veel als mogelijk te verminderen. Ik meldde u dat eerste maatregelen waren getroffen en dat de eerste voorzichtige resultaten zichtbaar waren, maar dat de aanpak containercongestie ook tijd vraagt. De weg omhoog lijkt te zijn ingezet, zo blijkt uit de binnenvaartprestatiemonitor van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Dit hoor ik ook uit de sector. Waakzaamheid blijft echter geboden.

Piekbelasting nieuwe norm
Piekbelasting van binnenkomende containers en grotere schepen zullen de nieuwe norm worden. In de afgelopen maanden is er met alle partijen verder gewerkt aan maatregelen die tot een verdere structurele vermindering van congestie moeten leiden. Op 3 oktober jl. tijdens het Nationaal Binnenvaart Congres zijn de guidelines containerbinnenvaartketen gepresenteerd. De guidelines moeten verladers en expediteurs handvatten geven om een zo goed mogelijk containerbinnenvaartproces in te richten.

Verbetering van de logistieke efficiëntie
Ook het eerder door mij financieel gesteunde planningssysteem NextLogic moet een bijdrage gaan leveren aan de verbetering van de logistieke efficiëntie. NextLogic richt zich op het verbeteren van de afhandeling van de containerbinnenvaart in de Rotterdamse haven door een integrale planning aan te bieden tussen terminals, empty depots en de binnenvaartschippers.

«virtuele overflow hub» als één van de oplossingen
De containerketen ziet tot slot een «virtuele overflow hub» als één van de oplossingen. Uitgangspunt hierbij is dat bij gebrek aan fysieke afhandelingscapaciteit op de terminals voor de aanvoer per binnenvaartschip gebruik wordt gemaakt van een andere loslocatie bij een nader te bepalen hub locatie. De aanwijzing voor de betreffende aanvoer van de containers wordt digitaal bepaald. Op dit moment wordt een Proof of Concept van de hub ontwikkeld welke moet uitmonden in een pilot. Hiervoor volgt begin 2020 een go/no go besluit. Om de voortgang ervan te bewaken, financiert IenW een groot deel van de verkenning. Hoewel ik graag sneller zou willen, zal de congestie niet per direct opgelost zijn. Ik volg de voortgang en ontwikkelingen nauwgezet en blijf in contact met Havenbedrijf Rotterdam en de containerbinnenvaartketen.

Motie van lid Lacin over behoud kleine binnenvaart

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020

MOTIE VAN HET LID LAÇIN

Voorgesteld 17 oktober 2019

De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een omgekeerde modal shift plaatsvindt door het verdwijnen van de kleine binnenvaart;

overwegende dat ook de CCR dit constateert;

constaterende dat de Nederlandse binnenvaartvloot per 1 januari 2020 wordt geconfronteerd met een set eisen waar schepen met een bouwjaar van voor 1976 aan moeten voldoen;

overwegende dat TNO concludeert dat bijna geen enkel schip van voor 1976 aan die geluidseisen kan voldoen;

van mening dat de kleine binnenvaartvloot met deze eisen wordt bedreigd in haar bestaan, terwijl deze vloot belangrijk is voor het goederenvervoer in Nederland;

verzoekt de regering, voor 1 januari 2020 een werkbare hardheidsclausule in te stellen waarmee de diversiteit van de binnenvaart-vloot behouden blijft en de kleine binnenvaart kan blijven bestaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

Laçin

Motie van lid Lacin over behoud kleine binnenvaart

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020

MOTIE VAN HET LID VAN AALST

Voorgesteld 17 oktober 2019

De Kamer, gehoord de beraadslaging,
constaterende dat: •de kleine binnenvaart op het punt staat om te vallen;

•ook de CCR constateert dat de vloot kleine schepen snel krimpt;

•de verladers hun zorgen uitspreken over het wegvallen van de kleine binnenvaart;

van mening dat Nederland niet zonder kleine binnenvaart kan;

verzoekt de regering, voor 31 december 2019 stappen te zetten die ervoor zorgen dat het beroep van schipper in de kleine binnen-vaart niet verdwijnt,

en gaat over tot de orde van de dag.

Van Aalst

Ligduur en ligplaats nemen

Ligduur en voorzieningen bij ligplaatsen
De ASV heeft ter voorbereiding van het Algemeen Overleg (verplaatst naar 28 november) aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat een reactie gestuurd op een brief van de Minister aan de Kamer.

T.b.v. AO Maritiem 28 november 2019 betreft Kamerstuk 31 409, nr. 256 Brief van de Minister

De Minister schreef: “Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik uw Kamer toegezegd voor het AO Maritiem van 6 november aanstaande terug te komen op vragen over de ligduur bij rijksligplaatsen. Deze ligplaatsen zijn bedoeld om schippers in staat te stellen te voldoen aan de regelgeving voor vaar- en rusttijden en om de veiligheid van de vaarwegen te vergroten. De overnachtingsplaatsen zijn bedoeld voor de actieve vaart en hebben daarom een maximale ligtijd van 3 x 24 uur. Door de beperkte ligduur kunnen meer schepen van deze plaatsen gebruik maken. Als schippers langer een ligplaats willen gebruiken vanwege sociale verplichtingen, vakantie of anderszins, dan kunnen ze daarvoor een gemeentelijke haven met afdoende faciliteiten benutten.”

Reactie ASV:
Helaas is steeds minder mogelijk om -als schippers langer een ligplaats willen gebruiken vanwege sociale verplichtingen, vakantie of anderszins- een gemeentelijke haven met afdoende faciliteiten te benutten. Zelfs een haven als Amsterdam kent een maximale ligduur van 1 week. Tot nu toe kent de Maashaven in Rotterdam de mogelijkheid om langer ligplaats te nemen, maar die haven is voor een groot deel ontoegankelijk gemaakt (door het tijdelijk wegnemen van steigers en pontons, nu al gedurende 21 maanden) en er zijn volop plannen om ook die haven (gedeeltelijk) aan de binnenvaart te onttrekken.
De Minister stelt dat de rijksovernachtingsplaatsen daarvoor niet bedoeld zijn. Maar waarom niet? We zien nu dat door het beleid van de Rijksoverheid (RWS) anderen, zoals provincies en gemeenten, dat beleid overnemen, omdat zij niet degenen willen zijn die dan wel voor de voorzieningen moeten zorgdragen.

Verder stelt de Minister dat, in het geval van calamiteiten (zoals ziekte), Rijkswaterstaat wel een ontheffing kan verlenen voor het langer innemen van een ligplaats. Dat is wellicht waar, maar wij maken toch al te vaak mee dat we op moeten komen voor de belangen van schippers die een ligplaats voor langere tijd nodig hebben en daar geen gehoor voor vinden. Rijkswaterstaat zelf vindt dat men in ieder geval minimaal 6 weken van tevoren aan moet geven wanneer men waar een ligplaats nodig zou hebben en dan nog gaat het over een kleine overschrijding van de maximale ligduur.

Het zou niet zo mogen zijn, dat in geval van calamiteiten schippers door het stof moeten om clementie te krijgen voor een noodzakelijk iets. Er zouden plekken behoren te zijn waar schippers geen verantwoording moeten hoeven afleggen voor het langer “parkeren” van hun schip.

Vergelijkend met het wegtransport heeft de binnenvaartondernemer nu eenmaal geen eigen terrein, waar hij zijn vervoermiddel kan parkeren en, daarboven, aangezien zijn schip tevens woonverblijf is, dikwijls geen ander onderkomen.

Ontgassen

Antwoord van de Minister op Kamervragen van het lid Dijkstra (VVD) inzake “ontgassen moet snel kunnen”

Gebrek aan ontgassingsinstallaties
Dijkstra (VVD):
Herkent u het gebrek aan ontgassingsinstallaties? Wat is er nodig om er spoedig voldoende in Nederland te krijgen?

Minister van Nieuwenhuizen:
Op dit moment is in Nederland nog maar een beperkt aantal ontgassingsinstallaties. Er wordt hard gewerkt om vóór het in werking treden van het Scheepsafvalstoffenbesluit voldoende capaciteit beschikbaar te hebben. Het is aan het bedrijfsleven om te bepalen of er voldoende installaties en geschikte locaties beschikbaar zijn. Het aantal installaties zou beperkt kunnen blijven als bijvoorbeeld door verladers wordt gekozen om dedicated te gaan varen, omdat daarbij steeds dezelfde lading wordt gebruikt en ontgassing dan niet nodig is. Gezien het feit dat de eerste fase van het Scheepsafvalstoffenbesluit voornamelijk motorbrandstoffen betreft, is een dergelijke ontwikkeling niet ondenkbaar. Sinds 2006 wordt op deze wijze uitvoering gegeven aan het al bestaande verbod op varend ontgassen van benzine.

Verbod op ontgassen in heel Nederland
Dijkstra (VVD):
Kunnen wij, gezien er volgens het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) niet ontgast mag worden in dichtbevolkt gebied en uw recent gestuurde informatie hierover naar de Kamer 2, hieruit afleiden dat alleen Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het IJsselmeer zich aandient als geschikte locatie om in de buitenlucht te ontgassen? Deelt u de mening dat er in geheel Nederland een verbod op varend ontgassen zou moeten gelden? Zo ja, gaat u dan het dichtbevolkte gebied zodanig definiëren dat het hieraan gaat voldoen?

Minister van Nieuwenhuizen:
Ik deel uw mening dat er in heel Nederland een verbod op ontgassen moet komen. Daarom werk ik hard aan de implementatie van de wijziging van het CDNI, dat een dergelijk verbod regelt. Het CDNI regelt ook meteen de randvoorwaarden om zo’n verbod te kunnen invoeren, namelijk het bieden van voldoende ontgassingscapaciteit in installaties en een bekostiging door de verlader. Het ADN kent alleen een verbod op ontgassen in dichtbevolkte gebieden en in de nabijheid van bruggen en sluizen (inclusief hun voorhavens). Het ADN bepaalt dat op andere plaatsen wel varend ontgast kan worden. Het regelt daarom niet de randvoorwaarden die bij een algemeen verbod nodig zijn. Heel Nederland dichtbevolkt verklaren kan niet en wordt ook niet beoogd met het ADN. ILT heeft in de bedoelde brief een invulling gegeven die in oktober is gehanteerd bij een eerste thema-actie gericht op handhaving van het ADN. De resultaten van de thema-actie en gesprekken met de sector in de taskforce kunnen eventueel leiden tot een

bijstelling van de gebieden die als dichtbevolkt worden aangemerkt.

Handhaving verbod varend ontgassen
Dijkstra (VVD):
Hoe denkt u uitvoering te gaan geven aan het verbod op varend ontgassen, nu sinds 1 juli het ADN in werking is getreden en bindend is?

Minister van Nieuwenhuizen:
ILT is belast met het toezicht op de naleving van het ADN. Bij overtreding van het verbod op varend ontgassen wordt nu handhavend opgetreden als er onmiskenbaar sprake is van een dichtbevolkt gebied (bijvoorbeeld wanneer varend wordt ontgast in de nabijheid van een stad). Ik zie erop toe dat de definitie van dichtbevolkt gebied zo snel mogelijk nadat de resultaten van de thema-actie bekend zijn, definitief wordt vastgesteld.

Voldoende adequate installaties
Dijkstra (VVD):
Wat kunt u, gezien het begin dit jaar aangenomen voorstel in de Rotterdamse gemeenteraad om varend ontgassen te minderen, in dit kader doen om zo snel mogelijk uitvoering te geven aan het initiatiefvoorstel vanuit Rotterdam?

Minister van Nieuwenhuizen:
Elk initiatief is te waarderen en zeer welkom, maar tegelijkertijd moet worden voorkomen dat de regelgeving voor de ondernemers fragmentarisch en onoverzichtelijk wordt. Op dit moment worden opties uitgewerkt op basis waarvan experimenten met het verwerken van ladingdampen door installaties kunnen worden uitgevoerd. Ik wil er alles aan doen om landelijk te voorzien in voldoende adequate installaties, die technisch en uit oogpunt van milieu goed kunnen functioneren op moment van inwerking treden van het Scheepsafvalstoffenbesluit.

Lading als restlading te definiëren en niet langer als afval
Dijkstra (VVD):
Bent u voornemens om de lading als restlading te definiëren en niet langer als afval? Bent u van plan uw discretionaire bevoegdheid in te zetten om een einde te maken aan de status afval?

Minister van Nieuwenhuizen:
Het onderscheid tussen afval of product is van belang om te bepalen welke regelgeving van toepassing is, voor afvalverwerkers gelden andere of aanvullende regels. Een eerste inventarisatie laat zien dat de relatie tussen het CDNI en de kaderrichtlijn afval door de verdragsstaten van het CDNI verschillend geïnterpreteerd wordt. Nederland wil binnen het CDNI met andere verdragsstaten tot overeenstemming komen over een eenduidige juridische interpretatie van de status van ladingdampen en zodoende een gelijk speelveld realiseren.

Ik heb met bevoegd gezag een pragmatische oplossing voor de proefnemingen besproken. Deze pragmatische benadering geeft ruimte om voorlopig uit te gaan van de definitie in het CDNI waarin ladingdampen worden gezien als restproduct. Zodoende kan voor de vergunningverlening aan dampverwerkingsinstallaties worden aangesloten bij de bestaande praktijk van vergunningverlening voor bestaande dampverwerking binnen inrichtingen op het land. Het bevoegd gezag beslist over de wijze van vergunningverlening en kan de definitie in het CDNI hierbij meenemen. De Taskforce Varend Ontgassen schaart zich achter deze aanpak. De komende tijd kan ook worden gebruikt voor experimenten met technieken gericht op circulaire toepassing van de restdampen. Dat gaat ook een duidelijker beeld opleveren van de mate waarin dit mogelijk is en of er stromen zijn die uiteindelijk wel als afval verwerkt moeten worden. Daarom is de Taskforce varend ontgassen gevraagd om op zoek te gaan naar afvalverwerkers die de dampen kunnen en willen verwerken.

Ontgassingsverbod

De ASV heeft ter voorbereiding van het Algemeen Overleg (verplaatst naar 28 november) aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat een reactie gestuurd op een brief van de Minister aan de Kamer.

T.b.v. AO Maritiem 28 november 2019 betreft Kamerstuk 31 409, nr. 256 Brief van de Minister

De Minister schreef in haar brief Nr. 256 ter behandeling in het AO van 28 november het volgende over ontgassen

Een belangrijke ontwikkeling onder de noemer milieu is de komende invoering van een ontgassingsverbod in de binnenvaart. Ik ben samen met de voorzitter van de Taskforce varend ontgassen volop bezig om de zaken te regelen die nodig zijn om zo'n ontgassingsverbod uitvoerbaar te maken, zoals de beschikbaarheid van voldoende dampverwerkingsinstallaties. Op dit moment zijn drie vaste installaties beschikbaar en de vergunningaanvraag voor verschillende mobiele installaties is in behandeling. De resterende vragen rond de vergunningverlening voor die nieuwe installaties zijn wij samen aan het oplossen. Tegelijkertijd is de ILT begonnen met een thema-actie varend ontgassen, om de sector bewust te maken van het huidige verbod op varend ontgassen in dichtbevolkte gebieden en te wijzen op het aanstaande totaalverbod op varend ontgassen, en om nieuwe methodieken van handhaving zoals controles met drones in de praktijk te testen. In dit kader wil ik u ook informeren over het bijgevoegde rapport, waarin de resultaten zijn weergegeven van onderzoek naar de impact van het ontgassingsverbod op de kegelligplaatsenbehoefte. Dit sluit ook aan bij de motie van de leden De Pater-Postma (CDA) en Dijkstra (VVD), waarin de regering verzocht wordt om samen met andere vaarwegbeheerders spoedig en doortastend geschikte kegelligplaatsen feitelijk te realiseren en de Kamer daarover te informeren. Naar aanleiding van het rapport zal ik onder meer bezien of afspraken over de veiligheidsafstanden tussen kegelschepen onderling of tussen kegelschepen en andere schepen, zoals vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement, moeten worden geactualiseerd.

Reactie ASV:
Dampverwerkingsinstallaties: Het is positief dat de Minister zich inzet om voldoende dampverwerkingsinstallaties te bewerkstelligen. Het is van groot belang dat er mogelijkheden worden geschapen om op een veilige en efficiënte manier te kunnen ontgassen.

Het is van groot belang, bij de thema-actie ook de verladers te betrekken, omdat zij de verantwoording hebben voor het bieden van ontgassingsfaciliteiten.

Kegelligplaatsenbehoefte: Wij zien dat veelal "nieuwe ligplaatsen" worden gecreeerd door bestaande ligplaatsen voor een ander type schepen (bijvoorbeeld drogelading schepen) op te offeren voor datgene waar men specifiek om vraagt. Dat is natuurlijk geen oplossing. Als er een tekort is, dient dat tekort opgelost te worden, maar dat zou niet moeten door elders een (groter) tekort te creëren.

Ter voorbereiding AO maritiem 28 november 2019

De ASV heeft ter voorbereiding van het Algemeen Overleg (verplaatst naar 28 november) aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat een reactie gestuurd.

Op 28 november zal het uitgestelde AO maritiem plaatsvinden.

Daarin zullen o.a. de brief van de Minister en de aangenomen moties aan de orde komen.

Uitvoering Moties
Naar aanleiding van de begroting zijn er twee moties met algemene stemmen aangenomen waarvoor wij de Kamerleden nogmaals hartelijk willen danken.
Onze dank gaat zeker ook uit naar Minister van Nieuwenhuizen die duidelijk gehoor heeft gegeven aan de oproep van de Kamer om de moties uit te voeren. Dat de Minister dat heeft gedaan, maar ook zeker de wijze waarop zij deze probleemstelling aanpakt, dwingt veel respect af.

Kort samengevat: Onze minister van Infrastructuur en Waterstaat zet zich in voor een modal shift van weg naar water.

Oplossingen voor schepen tot 1.500 ton
Onder voorbehoud van de reacties van haar collega's stelt deze bewindsvrouw namelijk in een brief aan haar buitenlandse ambtsgenoten voor dat in de vergadering van RV/G in november alvast van gedachten wordt gewisseld over mogelijke oplossingen die ervoor kunnen zorgen dat de schepen tot 1.500 ton kunnen blijven varen tot het einde van hun technische levensduur.

Wellicht schept deze gedachtewisseling ook kansen voor schepen die niet binnen de categorie tot 1.500 ton vallen, waardoor ook zij in de toekomst niet gedwongen worden tot zinloze investeringen waar er zoveel zinvol te investeren valt.

(op zoek naar) Een werkbare hardheidsclausule
Er wordt ook door het Ministerie IenW in het schrijven aan de CCR gesuggereerd dat er een specifieke, simpele, hardheidsclausule voor deze afgebakende groep schepen moet komen, waarbij de bevoegdheid tot toepassing daarvan bij de lidstaten komt te liggen in plaats van bij de CCR. Het is hard nodig dat de hardheidsclausule een werkbaar instrument zal worden en hopelijk zal hierdoor een hardheidsclausule bespreekbaar worden die voor alle scheepscategorieën werkbaar zal blijken te zijn.

Verlichten (geluids)eisen
Dat de Minister heeft gewerkt aan het verlichten van de eisen blijkt uit het feit dat er, als een schip van vóór 1976 aan de versoepelde geluidseisen voldoet, wordt verondersteld dat de eigenaar ook aan de internationaal vastgelegde 'inspanningsverplichting' heeft voldaan. Dit geeft de schippers meer zekerheid over het kunnen voldoen aan de geluidseisen en daarmee meer vertrouwen in een toekomst voor hun bedrijf.

CCR/CESNI eisen in de toekomst
Constaterend dat de CCR zelf de gedachte is toegedaan dat er opnieuw naar de eisen (aan verblijven) ingaande 2035 gekeken zou moeten worden, opent dat kansen op een meer reëel eisenpakket waar de diverse scheepstypen aan moeten voldoen. Gezien het feit dat er door diverse landen (Duitsland voorop) gesteld wordt dat:

- Er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de leefruimte op een schip van een particuliere eigenaar (privéwoning) enerzijds en verblijven voor werknemers (zowel op een schip in particulier eigendom als op een schip van een rederij) anderzijds.
- Bij de behandeling van deze problematiek nieuwgebouwde schepen en bestaande schepen (ombouw of vervanging van de verblijven) niet over één kam geschoren mogen worden.
- En rekening gehouden moet worden met de verschillende scheepstypes en -afmetingen en de nieuwe exploitatiewijzen,

geeft dit alles mogelijkheden en kansen voor het voortbestaan van een complete, diverse binnenvaartvloot.

De brief die de Europese verladersorganisatie ESC heeft gestuurd naar de CCR waarin zij de vraag ondersteunen om alles in het werk te stellen om de diversiteit van de binnenvaartvloot te behouden, zal zeker de Minister een steuntje in de rug geven. Wellicht leidt dit tot een situatie waarin we allemaal (schippers, verladers, financiers en overheid) weer vol vertrouwen kunnen uitzien naar een toekomst voor een duurzame, betrouwbare, complete binnenvaartvloot.
We zijn er nog niet, maar de Kamer heeft met haar (aangenomen) moties de binnenvaart een grote steun verleend en de wijze waarop de Minister deze moties uitvoert, dwingt veel respect af.

De brief van de Minister aan de Kamer
Naast reacties op de wijze waarop de Minister de moties tot behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot uitvoert, heeft de ASV ook reacties gegeven op een aantal onderwerpen zoals behandeld door de Minister in een brief die de Minister aan de Kamer heeft geschreven.

De ASV heeft de reacties per onderwerp bijgevoegd

- Reactie ASV op de brief van de Minister: Internationale Regelgeving (CCR/CESNI)
- CESNI stelt CCR eisen ter discussie
- Oproep "gebruik de hardheidsclausule" zoals gedaan door de ASV op o.a. Facebook/ daarbij een beschrijving van de werkwijze werkgroep Hardheidsclausule

Vervolgens:

- Reactie ASV op brief van de Minister:

Ligduur en Ligplaats nemen

- Reactie ASV op brief Minister: Ontgassingsverbod

- Reactie ASV op brief Minister:

Versoepeling Geluidseisen

Uit de brief van de minister geluidseissen

Uit de brief van de Minister aan de Kamer

Minister van Nieuwenhuizen:
"Verder heeft de heer Stoffer (SGP) mij tijdens het begrotingsdebat op 17 oktober 2019 gevraagd wat ik ga doen om te voorkomen dat geluidseisen de kleine schepen de das om doen. In de afgelopen jaren zijn op Nederlands initiatief de internationale geluidseisen voor bestaande schepen van voor 1976 versoepeld. Deze schepen kunnen niet aan dezelfde eisen voldoen als nieuwe schepen. Daarom mogen bestaande schepen de normen voor respectievelijk de woon- en slaapruimten met 5 tot 10 dB(A) overschrijden, als er maar wel maatregelen zijn getroffen die redelijkerwijs binnen de mogelijkheden liggen. De ILT heeft een praktische en pragmatische werkwijze gevonden bij het beoordelen of er invulling is gegeven aan de inspanningsverplichting van de eigenaar. Wanneer een schip aan de geluidseisen voldoet, wordt verondersteld dat de eigenaar aan de inspanningsverplichting heeft voldaan. De reden hiervoor is dat er bij de bouw van deze schepen geen aandacht voor geluidsbelasting was. Daarom hebben eigenaren van dergelijke schepen al in het verleden maatregelen genomen om het geluidsniveau te reduceren. Deze inspanning uit het verleden wordt door de voorgestelde werkwijze meegenomen. Deze werkwijze is ook met de sector besproken. De sector heeft positief op de voorgestelde aanpak gereageerd. De ILT heeft hiervoor een instructie voor de certificerende instanties opgesteld die nu aan de instellingen is voorgelegd. De instructie wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd."

ASV: wat een goed nieuws en wat doortastend gehandeld door de Minister!

Minister van Nieuwenhuizen breekt een lans

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

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

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

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

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

Hieronder vindt u de link naar de video waarop de Minister dit agendapunt toelicht gevolgd door een reactie van de commissaris voor vervoer van de Europese Commissie:
https://europa.eu/!tD83qJ

Noord-Holland

Noord-Holland en op afstand bedienen

Hieronder vindt u een schrijven van Noord-Holland over het veilig bedienen van bruggen op afstand. Daar heeft de ASV een reactie op geschreven die eronder geplaatst is. Die brief van de ASV staat op de agenda als ingekomen stuk voor de Statenvergadering op 2 december.
Met de ASV is contact gezocht door Johan Dessing van Forum voor Democratie hierover, waarna de ASV stukken heeft opgestuurd, die we naar de Tweede Kamer hebben gestuurd als onderbouwing van de vraag om het bedienen op afstand te evalueren (zie POLITIEK).
Noord-Holland heeft in haar nieuwsbrief het volgende geschreven:

Wat doet de provincie Noord-Holland om bruggen veilig op afstand te bedienen?
(08 oktober 2019)

‘Er wordt te weinig gedaan om ongelukken met bruggen die op afstand kunnen worden geopend te voorkomen.’ Dat concludeerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) begin september na de 2 ongelukken die vorig jaar plaatsvonden bij bruggen, die de gemeente Zaanstad bedient. De provincie Noord-Holland toetst de aanbevelingen uit het rapport van de OVV aan de werkwijze van de bediencentrale in Heerhugowaard. Programmamanager Dilshad Jabar van de provincie Noord-Holland licht het toe.

Dilshad Jabar, programmamanager centrale bediening bruggen en sluizen van de provincie Noord-Holland: “Het bedienen van bruggen is een verantwoordelijke opgave, die in alle zorgvuldigheid moet gebeuren. Het is vreselijk als er ongelukken gebeuren. Bij de ontwikkeling van de bediencentrale hebben wij veel tijd en aandacht gestoken in de veiligheid.”

Mens, techniek en omgeving
De provincie werkt volgens een integrale veiligheidsbenadering. Jabar: “Het is een randvoorwaarde dat de techniek op orde is. Daarnaast moeten de menselijke factoren voldoende tot hun recht komen. De driehoek mens, techniek en omgeving is een belangrijk onderdeel van het programma centrale bediening en is ook opgenomen in het opleidingsprogramma en de werkwijze van de centrale.”

Risico’s
De provincie maakt, voordat een brug wordt aangesloten, een risicoanalyse. Daaruit vloeien alle maatregelen voort die genomen moeten worden, voordat een brug kan worden aangesloten. Zo’n maatregel is niet alleen technisch, zoals het plaatsen van andere slagbomen, maar gaat ook om de kennis en kunde van de bedienaar.

Cameraplan
Dilshad Jabar: “Voor iedere brug die wij aansluiten op de bediencentrale maken wij een goed cameraplan met voldoende zichtveld en van een goede kwaliteit”. De bruggen die zijn aangesloten op de bediencentrale, voldoen hieraan. De provincie werkt met richtlijnen voor zicht, zodat alle delen van de brug, de weg en de vaarweg goed zichtbaar zijn. Op iedere brug plaatsen wij diverse camera’s. Een van deze camera’s is specifiek gericht op het beweegbare brugdek.”

Kijkgedrag
Daarnaast besteedt de provincie veel tijd aan het trainen van het kijkgedrag van een bedienaar. “Een bedienaar moet een opleidingstraject doorlopen. Dit traject bestaat allereerst uit een assessment, waarbij het belangrijk is dat de bedienaar laat zien dat hij zijn aandacht kan verdelen. Daarnaast wordt iedere aangesloten brug als 3D in een simulator opgenomen. Zo leert een bedienaar verschillende situaties te herkennen die zich op die plek kunnen voordoen. Bijvoorbeeld een visser die op een verscholen plek zit of harde wind. Tijdens de opleiding is het monitoren een belangrijk onderdeel. De bedienaren moeten consequent en op dezelfde manier naar de juiste beelden kijken. En ze kennen de bruggen, omdat zij ook op locatie zijn geweest.”

Uniforme werkwijze
De bediencentrale werkt volgens een handboek. Daarin staan werkprocessen en procedures, zodat er een werkwijze is voor alle bedienaren. Het proces is zo georganiseerd dat er naast een bedienaar ook een coördinator is. Hierdoor kan de bedienaar zich compleet focussen op het bedienen van de brug. Bovendien heeft de provincie de regel dat we bij de bediencentrale maximaal 1 brug tegelijk bedienen.
We kunnen dus concluderen dat de waardevolle aanbevelingen uit het onderzoeksrapport al zijn meegenomen in de werkwijze die de provincie Noord-Holland hanteert voor de bediencentrale.

Reactie ASV op nieuwbrief Noord-Holland op afstand bedienen
Op afstand bediende kunstwerken Noord-Holland

De ASV heeft op 28 oktober onderstaande brief gestuurd naar de Provincie Noord-Holland met betrekking tot het op afstand bedienen van bruggen en sluizen. Naar aanleiding van die brief heeft Forum voor Democratie contact gezocht met de ASV hierover om het onderwerp op 2 december in de Provincie aan de orde te stellen.

De ASV heeft daarop de onderbouwing toegestuurd (naar Provincie Noord-Holland) waarbij we vragen om een evaluatie van op afstand bediende kunstwerken (zoals) gestuurd naar de Kamerleden ter voorbereiding van het Algemeen Overleg.

De betreffende brief van de ASV:

Rotterdam, 28-10-2019

Betreft: reactie op Nieuwsbrief Centrale Bediening Bruggen van 22 oktober.

Het hoofdstuk ‘Veilig op afstand bedienen’ Hiermee reageert de ASV op uw Nieuwsbrief Centrale Bediening Bruggen van 22 oktober.

Met name in het hoofdstuk ‘Veilig op afstand bedienen’ heeft ASV vraagtekens bij uw presentatie zoals die uitgelegd wordt door Programmamanager dhr. Dilshad Jabar van de provincie Noord-Holland.

Dhr. Jabar stelt dat het een randvoorwaarde is dat de techniek op orde is. Daar is ASV het natuurlijk mee eens. Echter wordt er niet uitgelegd welke garanties hiervoor kunnen worden gegeven en wat er is ondernomen om deze garanties te kunnen geven. Ervaringen bij op afstand bediende objecten elders leert dat de techniek het met grote regelmaat laat afweten met vele storingen en gevaarlijke situaties van

dien. Er wordt dan wel een risicoanalyse gemaakt voordat een brug wordt aangesloten op de bediencentrale, maar daar wordt aan toegevoegd dat het ook gaat om de kennis en kunde van de bedienaar. Onzes inziens komt deze toevoeging erop neer dat wanneer de risicoanalyse tekortschiet, de verantwoording bij de bedienaar ligt en in geval van een calamiteit de schuld heel gemakkelijk op de bedienaar wordt afgeschoven. Een duidelijk voorbeeld hiervan is het dodelijke ongeval bij de Uylbrug, waarbij de brugwachter door de rechter veroordeeld werd en niet de beheerder van de brug, die een gevaarlijke situatie had gecreëerd.

Onder het kopje Cameraplan leest ASV het volgende:
Dilshad Jabar: “Voor iedere brug die wij aansluiten op de bediencentrale maken wij een goed cameraplan met voldoende zichtveld en van een goede kwaliteit”. De bruggen die zijn aangesloten op de bediencentrale voldoen hieraan. De provincie werkt met richtlijnen voor zicht, zodat alle delen van de brug, de weg en de vaarweg goed zichtbaar zijn.
Deze stelling kan ASV zich niet in vinden. Het rapport ‘Veiligheid van op afstand bediende bruggen’ van september 2019, uitgevoerd door de onderzoeksraad, concludeert een totaal ander beeld. Dit rapport maakt onderstaande conclusies: ‘

- De gekozen cameraopstelling ondersteunt de brugbedienaars onvoldoende bij het schouwen van de brug. De brugbedienaar heeft geen totaalbeeld van de situatie voor en op de brugval op alle momenten tijdens het openen en sluiten.’
- ‘De huidige presentatie van de beelden op het quad beeldscherm in de centrale bedieningspost in Zaandam is voor het menselijk brein onlogisch en daarmee lastig te interpreteren.’
- De cameraopstelling en de presentatie van de camerabeelden geven de brugbedienaars door de beperkingen geen afdoende ondersteuning voor het veilig bedienen van een brug.
- Wanneer nu, met bijvoorbeeld de Landelijke Brug- en Sluisstandaard (geldend voor Rijkswaterstaat) als referentie, een ontwerp gemaakt worden, dan zou dat resulteren in een fundamentele aanpassing van de huidige cameraopstelling.

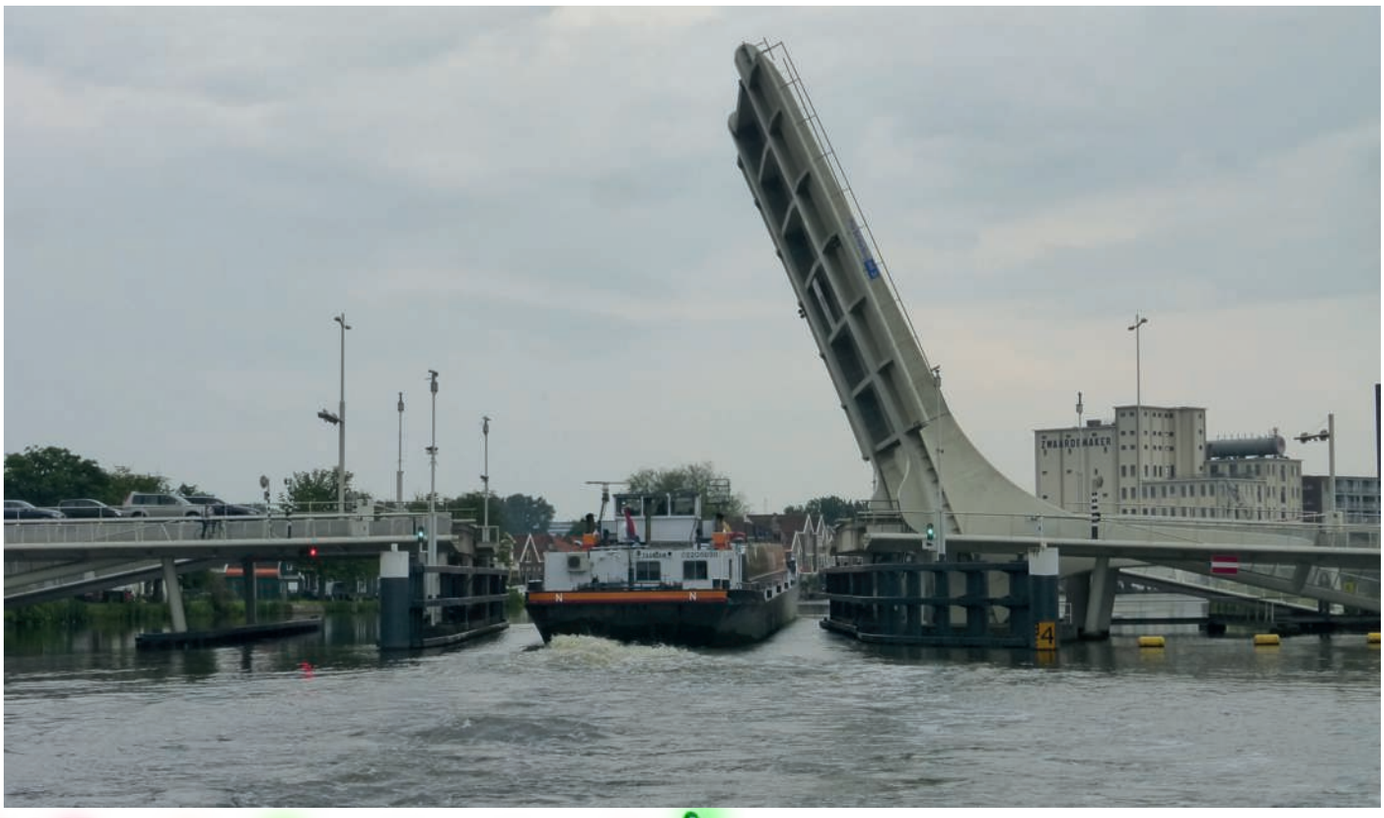
Deze conclusies tonen aan dat de huidige cameraplannen niet deugen, wat wordt bevestigd door de reeds voorgedane ernstige ongevallen. Omdat er kennelijk geen protocol is waar afstandbedieningen aan zouden moeten voldoen moet worden opgemerkt dat onbekend is in hoeverre de cameraplannen bij de diverse bruggen in de provincie wel voldoende deugdelijk zijn.

Verder lezen we in uw nieuwsbrief dat de brugbedienaren een opleidingstraject moeten doorlopen. De bedienaars blijken medewerkers van een beveiligingsbedrijf, die de taak brugbedienaar er bij doen en daarvoor een cursus volgen. Behalve wat algemene termen als schouwen, monitoren en waarnemen en een oefening op een 3D simulator is er van de omvang en lesstof van deze cursus niets bekend. Het is niet duidelijk of er een examen aan gekoppeld is, om te toetsen of de lesstof voldoende tot de brugbedienaar is doorgedrongen.

De provincie heeft de regel dat de bediencentrale maximaal 1 brug tegelijk bedient. ‘Er is geen monitor beschikbaar’ is een veel gehoorde uitleg waarom een brug niet geopend kan worden. Gezien het grote aantal bruggen dat de centrale bedient (13 stuks en uitbreidend) is ASV van mening dat dit niet ten goede komt voor de doorstroming op het water. Dit levert wachttijden op bij door dezelfde centrale te bedienen bruggen, waarbij mogelijk gevaarlijke situaties voor de scheepvaart kunnen ontstaan. Denk hierbij o.a. aan ledige (windgevoelige) schepen die bij harde wind moeten stilhouden. Daar komt bij dat de scheepvaart hierdoor hinder ondervindt in de vorm van verlette tijd en inkomsten mist.

Tot slot concludeert u dat de waardevolle aanbevelingen uit het onderzoeksrapport al zijn meegenomen in de werkwijze die de provincie Noord-Holland hanteert voor de bediencentrale. Gebaseerd op hetzelfde onderzoeksrapport en hetgeen u in uw nieuwsbrief omschrijft kan ASV zich niet vinden in uw conclusie. In uw nieuwsbrief lezen wij slechts theoretische uitleg van een aantal punten, wat de ASV er niet van overtuigt dat de provincie er alles aan zou doen om de brugbedieningen veiliger te maken en ongelukken in de toekomst zoveel mogelijk uit te sluiten. Daarom is de slotzin van dit reageren gelijk aan de openingszin uit het artikel in uw nieuwsbrief:
‘Er wordt te weinig gedaan om ongelukken met bruggen die op afstand kunnen worden geopend te voorkomen.’

Hoogachtend,



Zaanstad Wilhelminasluis

Hinder voor de komende tijd als gevolg van de werkzaamheden aan de Wilhelminasluis in Zaandam.

In het bijzonder vragen wij uw aandacht voor de langdurige volledige stremming van de Wilhelminasluis van maandag 6 april t/m zondag 31 mei 2020. In deze periode is de Wilhelminasluis voor alle scheepvaart gestremd. Voor de volledigheid onderstaand alles op een rij:

* Volledige stremming Wilhelminasluis: maandag 6 april t/m zondag 31 mei 2020. In deze periode wordt de sluiskolk ca. 2 meter verdiept en wordt er nieuwe vloer van de kolk gestort. Deze werkzaamheden zijn van zodanige omvang dat het passeren van de Wilhelminasluis niet mogelijk is.

* Bloktijden: De aannemer start binnenkort met het aanbrengen van damwanden aan de Oostkade van de sluis. Dit gebeurt vanaf het water. In deze periode (bloktijden) is het passeren van de sluis niet mogelijk. De data van bloktijden t/m maart 2020 zijn als volgt:
- Dinsdag 26 november t/m vrijdag 20 december 2019
- Maandag 6 januari t/m woensdag 11 maart 2020

In deze twee periodes wordt op werkdagen gedurende de bloktijden in de sluis gewerkt. In de weekenden gelden in de sluis normale bedientijden. Vóór, tussen en na deze bloktijden kan de scheepvaart de sluis passeren.

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

* Maximale afmetingen: Sinds eind maart is de doorvaartbreedte in de sluis beperkt door het tijdelijk remming- en geleidewerk langs de Westkade. Dit remmingwerk is nodig om de werkzaamheden aan de kademuur hierachter veilig te kunnen uitvoeren. De sluis is daardoor regulier toegankelijk voor schepen met een maximale afmeting van 86 x 9.5 x 2.8 meter. Met een bijzonder transportvergunning, welke minimaal één week tevoren via de website van gemeente Zaanstad dient te worden aangevraagd, kunnen de maximale afmetingen gaan tot 110 x 10 x 2.80 m. De maximale waterverplaatsing is 2000 m3. Deze situatie blijft van kracht tot het najaar van 2020.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Bij vragen kunt u altijd contact opnemen via vaartindezaan@noord-holland.nl

Blauwe golf Noord-Holland

Noord-Holland schrijft:
Blauwe golf

Goede doorstroming is zowel op de weg als op het water belangrijk. In de provincie Noord-Holland werken 5 wegbeheerders samen om deze 'Blauwe Golf' te realiseren: provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Waternet, gemeente Zaanstad en ProRail. Deze partijen zorgen dat de bruggen efficiënter worden bediend en weg- en vaarweggebruikers hun reis beter kunnen plannen. Via een speciaal brugmanagementsysteem wordt data uitgewisseld en beschikbaar gesteld voor de brugwachter, automobilisten en vaarweggebruikers. Voor meer informatie, bekijk de Korte film over Blauwe Golf of kijk op: http://www.blauwegolfverbindend.nl/

Centrale bediening bruggen en sluizen
In 2014 is besloten om de bruggen en sluizen in de provincie Noord-Holland centraal te gaan bedienen. Het aansluiten van de bruggen en sluizen op een bediencentrale wordt de komende jaren gefaseerd ingevoerd, beginnend met de provinciale bruggen en sluizen. Over het aansluiten van de andere objecten is de provincie in overleg met de beheerders van deze bruggen en sluizen.

Er wordt 1 bediencentrale ingericht, waar vandaan de 40 bruggen en sluizen van de provincie centraal worden bediend. Wanneer de andere beheerders besluiten om ook over te gaan op gezamenlijke centrale bediening, wordt er een tweede bediencentrale ingericht. Er komt dan een bediencentrale Noord en een bediencentrale Zuid met het Noordzeekanaal als geografische grens.

Doelen van centrale bediening zijn:
- het vervoer over water stimuleren
- de capaciteit op de vaarwegen beter benutten
- een efficiëntere inzet van mensen en middelen
- de mogelijkheid om openingstijden te verruimen op trajecten - op termijn wellicht 24-uur per dag

ASV: Vervoer over water stimuleren?
Voorlopig merken we er nog weinig positieve effecten van.

Voorlopig geen brug over het IJ

De brug over het IJ lijkt niet langer een “gelopen race”. De ASV vindt het positief nieuws dat de oplevering van een nieuwe oeververbinding vier jaar is uitgesteld, van 2025 naar 2029.

Volgens de voortgangsrapportage van de gemeente kunnen de pontveren van het GVB de verwachte drukte nog tot 2027 aan. Als het aantal reizigers echter blijft groeien, ontstaat er waarschijnlijk pas een probleem in de periode 2027-2034.

De aanleg van de Javabrug, waar de gemeente eerder toe heeft besloten, heeft met name -vertraging opgelopen, doordat er veel kritiek kwam van de gebruikers van de vaarwegen (onder andere verwoord door de ASV) ondersteund door het Rijk, omdat zij het een slechte en onveilige “oplossing” vinden.

Een onafhankelijke commissie (onder leiding van Alexander D’Hooghe) heeft een advies uitgebracht over (vaste) oeververbindingen ‘over of onder het IJ’. Bij dat advies is rekening gehouden met de toekomst van het IJ en welke rol onder meer de huizenbouw, mobiliteit en zowel stedelijke als haveneconomie daarin moeten spelen.

Onderzoeken wijzen uit dat het aantal gebruikers van de IJponten blijven stijgen (met wel 8% tussen september 2017 en september 2018), maar ook het gebruik van vaartuigen over het IJ is toegenomen. In lijn met de opmerkingen vanuit de ASV heeft de voortgangsrapportage benadrukt, dat de gemeente vooral een inspanningsverplichting heeft om voldoende pontveren in te zetten in plaats van een brug toe te voegen.

Van de 5 maatregelen, waartoe de gemeente in juli 2017 besloot, horend tot ‘Sprong over het IJ’, blijven nu vooralsnog 2 over: het aantal veerverbindingen moet worden uitgebreid (zoals de ASV ook voorgesteld heeft) en metrostation Sixhaven zou moeten worden aangelegd.

De twee bruggen bij het Java-eiland en het Stenen Hoofd en een voetgangerspassage achter Centraal Station worden (voorlopig) in de ijskast gezet.

Maar we weten dat we alert moeten blijven; dit soort plannetjes blijven de kop opsteken.

Hardheidsclausule

Oproep aan scheepseigenaren

Doe een beroep op de hardheidsclausule technische eisen!

Beste scheepseigenaar,
U heeft ongetwijfeld gehoord over de zorgen van een mogelijke 'omgekeerde modal-shift', het voortbestaan van de oudere bestaande vloot, in het bijzonder het 'kleine schip'. Deze notitie is bedoeld om de mogelijkheden van een beroep op de hardheidsclausule te verduidelijken. Een beroep hierop is mogelijk wanneer een schip niet kan voldoen aan de technisch moeilijke uitvoerbaarheid en/of onevenredig hoge kosten van die voorschriften.

Probleem
In het kort komt het erop neer dat bestaande schepen moeten voldoen aan technische voorschriften waarvan de overgangstermijnen aflopen. Wanneer schepen niet kunnen voldoen aan deze voorschriften, zou dit ertoe kunnen leiden dat deze schepen uit de markt verdwijnen.
Doel In gezamenlijkheid willen de verschillende binnenvaartbrancheorganisaties met het ministerie nogmaals onder de aandacht brengen dat er wel degelijk wettelijke mogelijkheden bestaan om het kleine schip te behoeden voor een uitsterfconstructie.

Wettelijk kader
De technische voorschriften voor binnenschepen staan in internationale regelgeving. Zowel de Rijnregelgeving als de Europese richtlijn verwijst naar ES-TRIN. Dit betekent dat de Nederlandse overheid binnen de mogelijkheden én beperkingen van deze internationale regels kan en moet handelen. De internationale regels bieden wettelijke mogelijkheden voor een ontheffing.

Verloop procedure
Wanneer het voldoen aan technische voorschriften technisch moeilijk uitvoerbaar is en/of onevenredig hoge kosten met zich mee brengt, kan een beroep op de hardheidsclausule worden gedaan (artikel 2.20 lid 2 sub b ROSR of artikel 26 lid 1 Richtlijn (EU) 2016/1629).

Toekenning van een dergelijke aanvraag met een beroep op de hardheidsclausule resulteert in een ontheffing voor onbepaalde tijd voor het betreffende schip. De ontheffing wordt vermeld op het certificaat.
Een niet onbelangrijk secundair doel is dat door het indienen van vele beroepen op de hardheidsclausule internationaal meer bewustzijn ontstaat over de problematiek en daarmee draagvlak zou kunnen worden gecreëerd voor een structurele aanpak.

Het indienen van een verzoek voor een ontheffing is complex en het vraagt geduld. Certificaten moeten doorlopend geldig zijn om aanspraak te kunnen maken op het recht van overgangsbepalingen. Om die reden is het belangrijk dat u op tijd begint. Voor een Rijncertificaat is dit minimaal 1 jaar vóór afloop van de geldigheidsdatum van het certificaat. Voor een Uniecertificaat is de doorlooptijd nog langer en minimaal 2,5 jaar.

Actie scheepseigenaar:
- Tijdig afspraak maken met een inspecteur van uw keuringsinstantie.
- Samen met uw keuringsinstantie de situatie van uw schip m.b.t. de overgangsbepalingen
- beoordelen.
- Indien nodig samen met de inspecteur het dit formulier invullen.

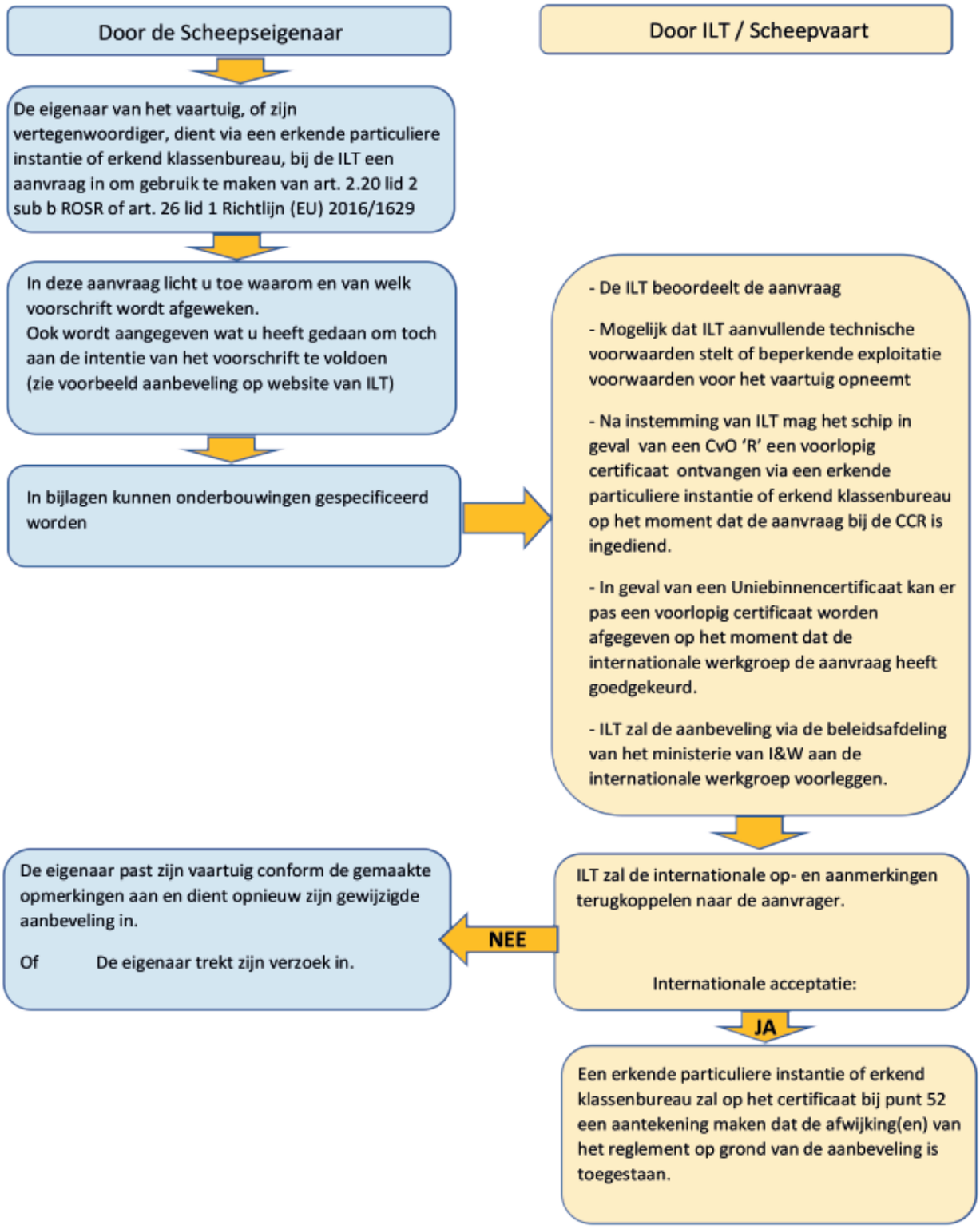
Na het indienen van de aanvraag zijn de vervolgacties binnen Nederland als volgt:

- het doen van eventuele aanpassingen, indien die bij beoordeling door ILT worden gevraagd,
- opnieuw beoordelen door de inspecteur of ILT,
- het dossier met positief advies door ILT doorsturen naar het ministerie,
- goedkeuring door het ministerie en indienden bij de CCR dan wel CESNI.

Wij begrijpen dat de huidige procedure voor u belastend is en tijdige actie van u vraagt. De procedure duurt lang en de uitkomst is ongewis. We hadden het graag eenvoudiger en vooral sneller gezien, maar de Nederlandse overheid moet binnen de mogelijkheden én beperkingen van de internationale regels handelen. Wij vragen van u het indienen van een verzoek tot ontheffing te overwegen. De binnenvaartbranche kan de genoemde categorie schepen niet missen om te voldoen aan de wens van de regering om vervoer van de weg naar het water te verplaatsen.

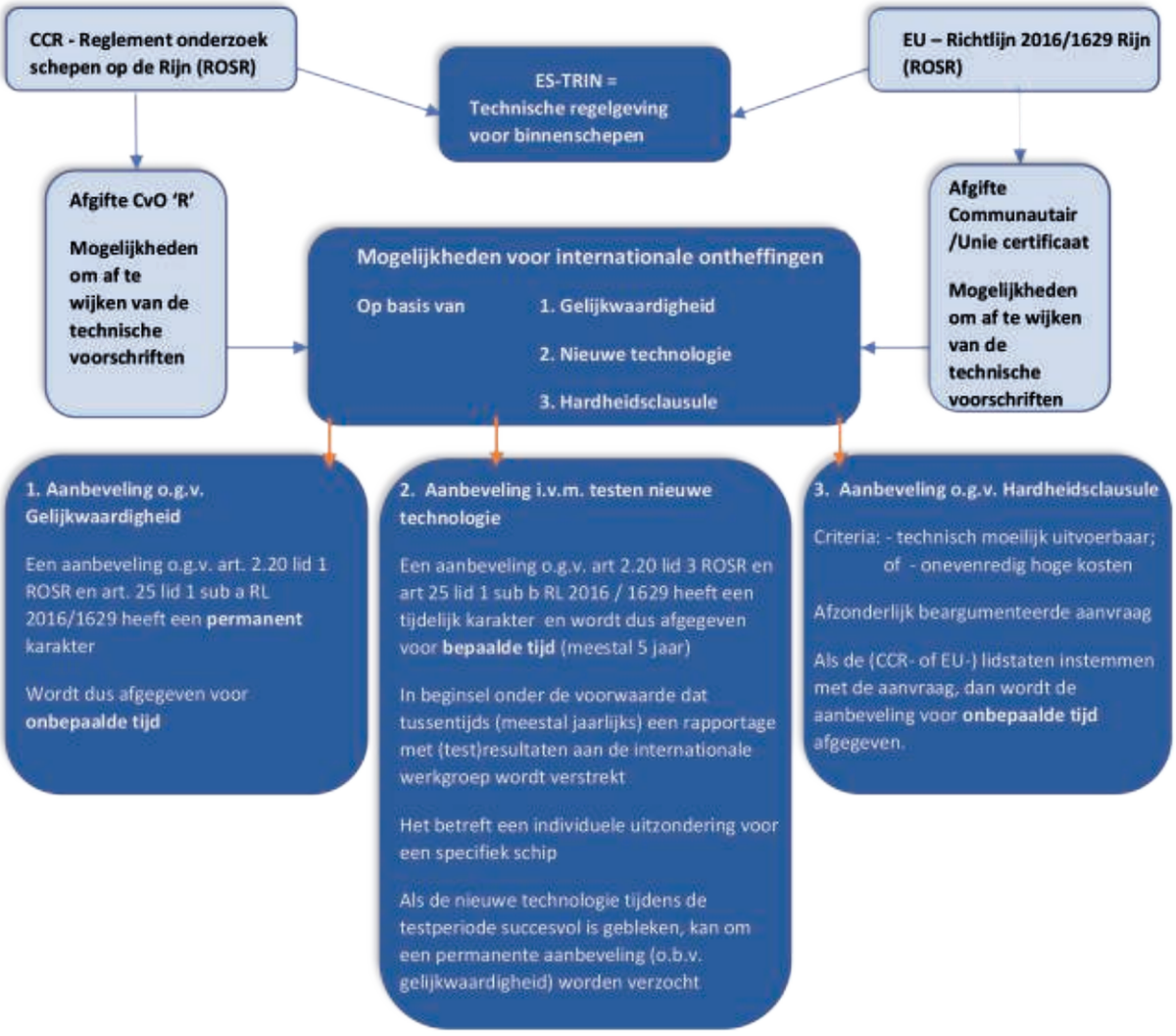
Stroomschema's
- Bijlage 1. Hoe te handelen?
- Bijlage 2. Hoe zit de harmonisatie van de technische voorschriften in elkaar?
- Bijlage 3. Hoe zat het ook alweer met de overgangsbepalingen?

Bijlage 1. Hoe te handelen?



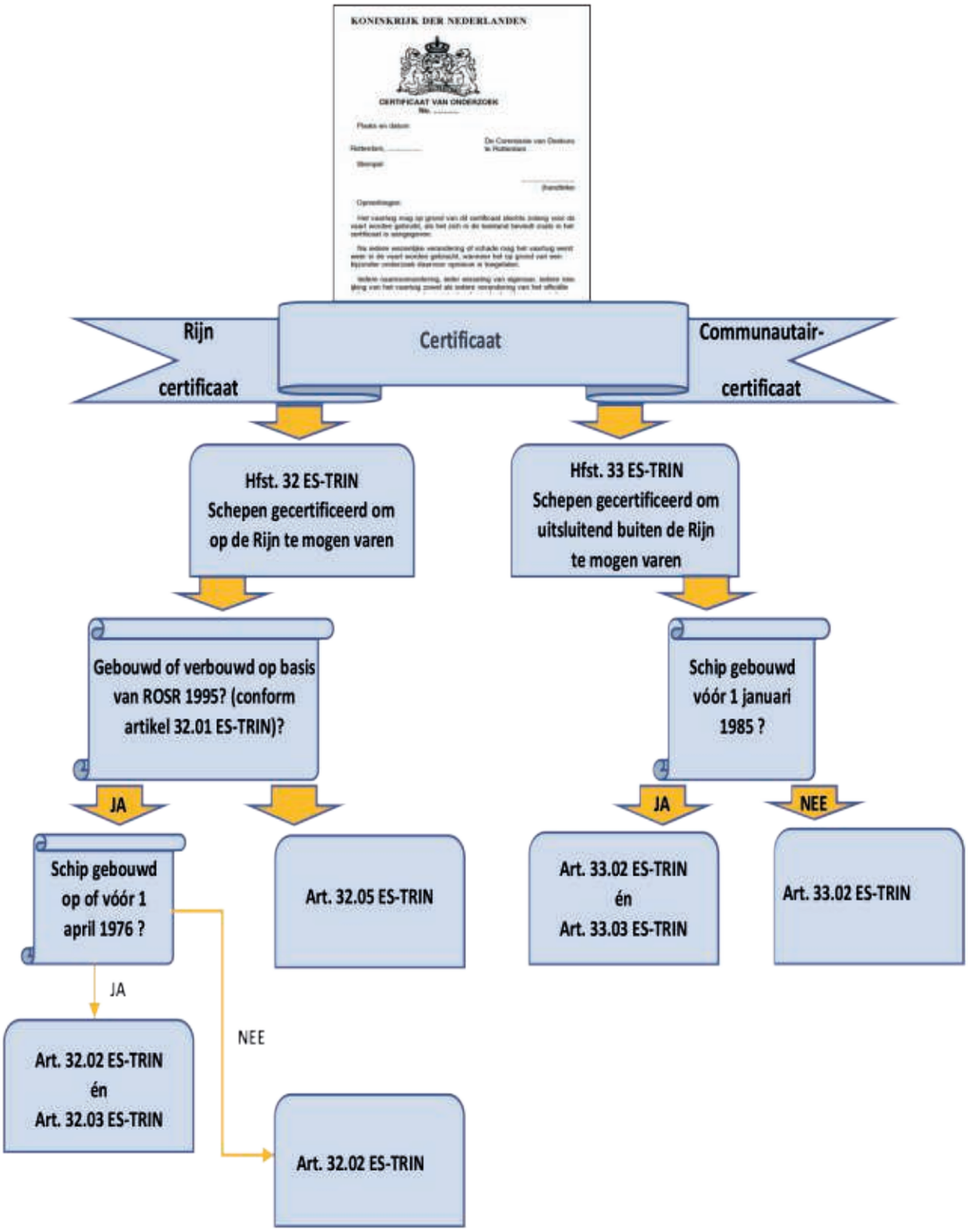
Bijlage 2. Stroomschema Hoe zit de harmonisatie van de technische voorschriften in elkaar?

Vanaf oktober 2018 hebben we te maken met de volledige harmonisatie van de technische voorschriften in ES-TRIN 2017.
Per 1 januari 2020 hebben we te maken met ES-TRIN 2019. In onderstaand schema



Samenvatting van de internationale procedures met tijdsindicatie voor internationale ontheffingen		
Stappen	**Type certificaat**	
	Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen (verzoek om ontheffing overeenkomstig het ROSR)	**Uniebinnencertificaat (Communautair certificaat)** (verzoek om ontheffing overeenkomstig (EU-) Richtlijn 2016/1629)
1. Voorbereiding van een dossier	Initiatiefnemers van een project en nationale instantie (3 - 12 maanden)	
2. Indienen van de aanvraag	Bij de werkgroep RV/G via het secretariaat van de CCR (max. 3 maanden, indien op tijd voor de vergadering ingediend)	Bij de werkgroep CESNI/PT via het secretariaat van de CCR (max. 3 maanden, indien op tijd voor de vergadering ingediend)
3. Technisch onderzoek	Werkgroep RV/G (6 - 9 maanden)	Werkgroep CESNI/PT (6 - 9 maanden)
4. Goedkeuringsprocedure	CCR (publicatie) (2 weken)	Mededeling v. d. lidstaten aan de EU - vaststelling van een uitvoeringshandeling (ca. 12 maanden)
	De procedure via de werkgroep RV/G (i.g.v. een CvO) kan sneller worden doorlopen dan de procedure via de werkgroep CESNI/PT (i.g.v. een Uniebinnenvaartcertificaat)	

Bijlage 3. Stroomschema Hoe zat het ook alweer met de technische voorschriften?



FLITSLAMPJES

Daar worden wij HEEEEL verdrietig van

Rivieroevers Rotterdam uitvoeringsprogramma 2019-2022:
https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/7761415/2/19bb16832

Het woord binnenvaart komt helemaal niet voor. O ja, wel…..als er gesproken wordt over “herschikking binnenvaart” waarmee bedoeld wordt dat de binnenvaart vooral moet inschikken. Recreatievaart wel, dat moet vooral ontwikkeld worden, zo moeten er bijvoorbeeld kano’s verhuurd worden bij de Leuvehaven.

De schoonheid van de binnenvaart, de beleidsmakers zien het niet. De noodzaak van de binnenvaart al helemaal niet.

Rotterdam een dag helemaal zonder binnenvaart, ik zou het wel eens willen meemaken. HEEEL misschien dat deze stad die daardoor groot geworden is, merkt dat ze iets missen. Heel misschien.

Weer een inlog met wachtwoord

Weer een inlog met wachtwoord waar je eindeloos geregistreerd staat, terwijl je er maar ooit een keer kwam. (Privacy)

Ik lig nu in Haaften en naast mij ligt een Oostblok schip, doet er niet toe waar precies vandaan.

Hoe moet zo’n schipper überhaupt weten dat die zich digitaal aan moet melden en hoe gaat die zich aanmelden via dergelijke (doorgaans Nederlandstalige en in dit specifieke geval dan bij godsgratie ook nog Engelstalige) websites en apps?

Het is wat mij betreft echt tijd voor een standaard in de wildgroei van dergelijke digitale meldings-features.

Nog afgezien van de privacy discussie, want wie heeft er toegang tot deze (enigszins persoonlijke) gegevens.

Havengeld per AIS

Nog een ander punt is havengeld per AIS. Vandaag Gemeente Nijmegen gebeld, dat ik weer ben vertrokken.

Antwoord was ‘Je was er maar heel kort en meteen weer weg’.

Ik was donderdagavond aangekomen, had de AIS op zaterdag uit gezet en circa een uur voor vertrek weer aangezet.

Ik kan het verkeerd hebben, maar volgens mij was afgesproken dat AIS bij invoering van verplichting niet voor controle en innen van havengelden gebruikt zou worden.

Vlaanderen: Controle vaarsnelheid in Vlaanderen

Vanaf 1 januari 2019 zijn er nieuwe regels van kracht betreffende de vaarsnelheden in Vlaanderen. We kunnen niet zeggen dat de schipper daar nu op is geattendeerd door bijvoorbeeld het plaatsen van borden. De borden die er geplaatst zijn, wijken juist vaak af van de aangegeven maximale snelheden.

Wel varen er nu politiebootjes rond die dan maar direct bekeuren als men zich niet aan de snelheid houdt. Een snelheid die geen verschil maakt tussen lege of geladen schepen, waardoor lege schepen soms met slechts een maximumsnelheid van 8 kilometer maar moeten zien hoe ze zonder kleerscheuren van A naar B komen.

Wilt u weten waar u zich aan moet houden? U kunt dat vinden op de site van VI-Suris
https://www.visuris.be/download/3206c8fa-e987-4c83-9671-86ab9cb6ef92?dl=0

Nieuw portaal Twente

Na meerdere opmerkingen en disfunctioneren van de portal uit 2017/2018 is na een uitgebreide testfase een nieuwe portal ontwikkeld, waarbij het gebruikersgemak voorop staat. In deze nieuwe portal zijn zoveel mogelijk opmerkingen en ervaringen van schippers uit het verleden verwerkt.

Registreren havenbezoeken
Dit doet u via het portal op www.portoftwente.com/havengelden
De eerste keer registreert u zich eenmalig en maakt u zelf een inlognaam en wachtwoord aan. Vervolgens vult u de basisgegevens (gebruikersprofiel en scheepsinformatie) in waarna u uw havenbezoek kunt registreren.

Bij volgende havenbezoeken logt u daarna in met uw inlognaam en wachtwoord, waarna direct in het overzicht het havenbezoek geregistreerd kan worden. Dit doet u bij aankomst in de haven doch uiterlijk binnen 14 dagen na uw verblijf in de haven. De aankomstdatum is bepalend voor de berekening van havengelden.

Vragen?
Voor vragen over het gebruik van de portal, de registratie en uw havenbezoek kunt u terecht bij de volgende personen:

• Voor de havens van de gemeente Almelo: Angéla Telgenkamp, tel: 0546-54 11 11
• Voor de havens van de gemeenten Enschede en Hengelo: Shirley Elken, tel: 074-291 22 86
• Voor de haven van de gemeente Lochem: Alex Willems, tel: 0573-28 92 22
• Voor de havens van de gemeente Hof van Twente (Delden, Goor en Markelo): Tonnie Jansen, tel: 0547-85 85 85

Havengelden
De havengelden, een belasting voor het gebruik van gemeentelijk vaarwater en gemeentelijke diensten door vrachtschepen, voor de havens aan de Twentekanalen worden namens de gemeenten die samenwerken in het Havenbedrijf Twente geïnd door het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente (GBT). Voor het opleggen van het havengeld vormt de registratie van havenbezoeken de basis.

Voor vragen over de heffing zelf en/of de inning van havengelden, kunt u terecht bij het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente, tel: 053-481 88 75.

Op www.gbtwente.nl vindt u antwoord op veel gestelde vragen. Overige vragen en/of opmerkingen kunt u mailen naar info@portoftwente.com

Melden proplemen haven Rotterdam

Ervaart u ook problemen in de Rotterdamse haven zoals

- Walstroom te kort,
- watertaxi's die te hard de haven in varen
- of andere problemen

graag de klachten mailen naar : hcc@portofrotterdam.com

Duitsland: Nog minder ligplaatsen

De ASV vindt het belangrijk onderstaand bericht door te sturen:

Bericht van de EvdB
Mainz, hoe het zingt en lacht! Vanaf vandaag gebeurt het: ondanks alle pogingen, discussies, interventies, verzoeken om hulp en vertraging op de meest verschillende plaatsen, ondanks vele beloften: De Zollhafen GmbH & Co KG Mainz is begonnen met de ontmanteling van de Dalben Nordmole. Dit betekent: na het verdwijnen van de palen hebben Nordmole-binnenschepen, die geen ligplaats meer krijgen in Bingen, naar Mannheim geen mogelijkheid meer om personeel aan – of van boord te nemen, boodschappen te doen, naar de dokter te gaan, hun families aan boord te nemen of om te voldoen aan rusttijden. Een absurditeit! De binnenvaart is een van de belangrijkste maatschappijen in Duitsland!

Kerncijfers Frankrijk (herontdekking binnenvaart)
• 29,7 miljoen ton vervoerde vracht in 2018 (+ 5,2%), met name in de stroomgebieden van Noord-Frankrijk, Seine-Oise en Rhône-Saône.
• 40.000 hectare publiek domein van waterwegen.
• 5 keer minder CO2-uitstoot. Dit is de ecologische voetafdruk van het vervoer per binnenschip in vergelijking met het wegvervoer.
• 17.735 pleziervaartuigen (privé pleziervaartuigen, hotelschepen, passagiersschepen exclusief Ile-de-France, huurboten en riviercruiseschepen exclusief de Rijn).
• 630 miljoen euro inkomsten uit riviertoerisme voor de betrokken regio's.

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

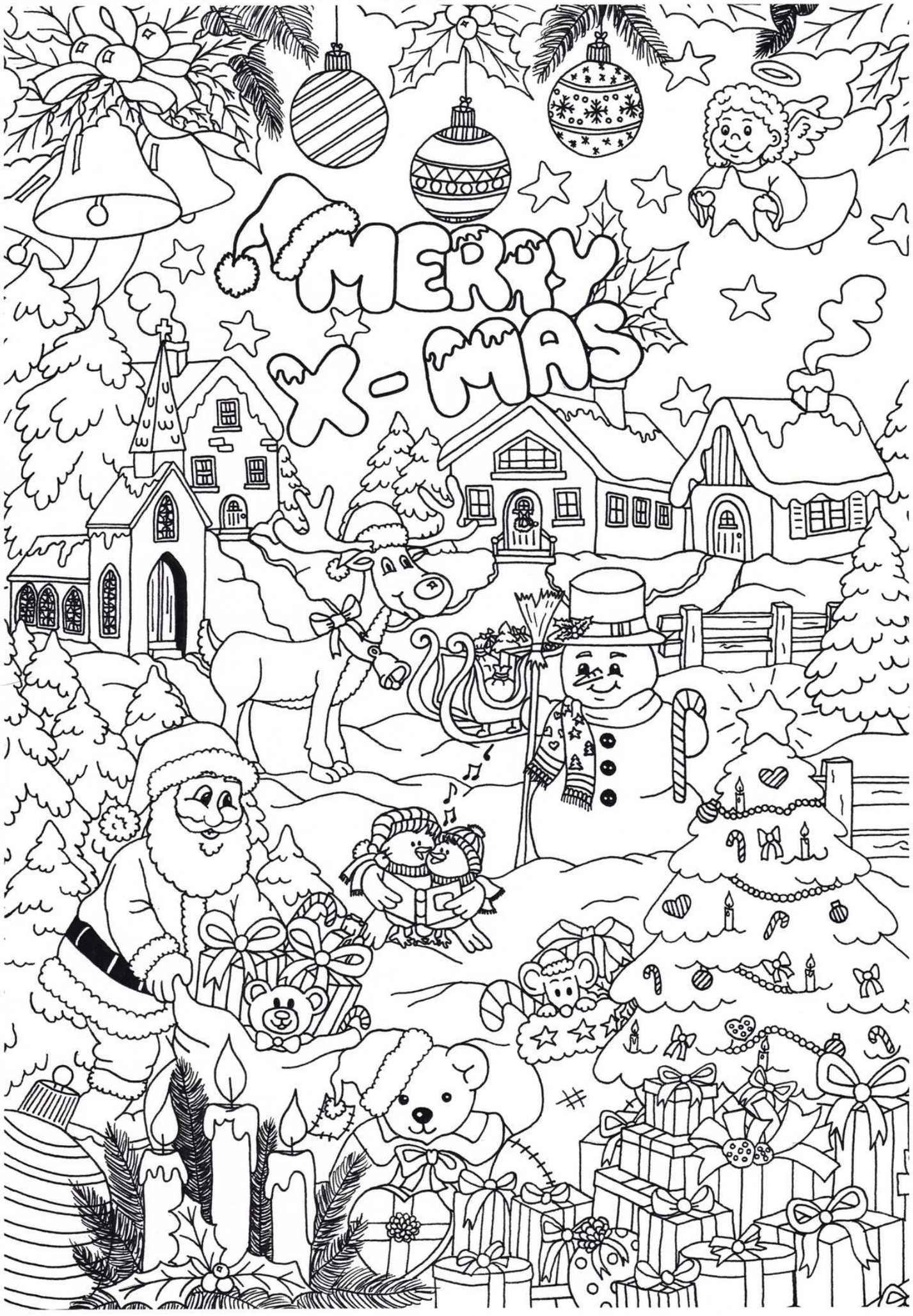
1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. 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.


MERRY
X-MAS

Sandd
Port betaald
Port payé

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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