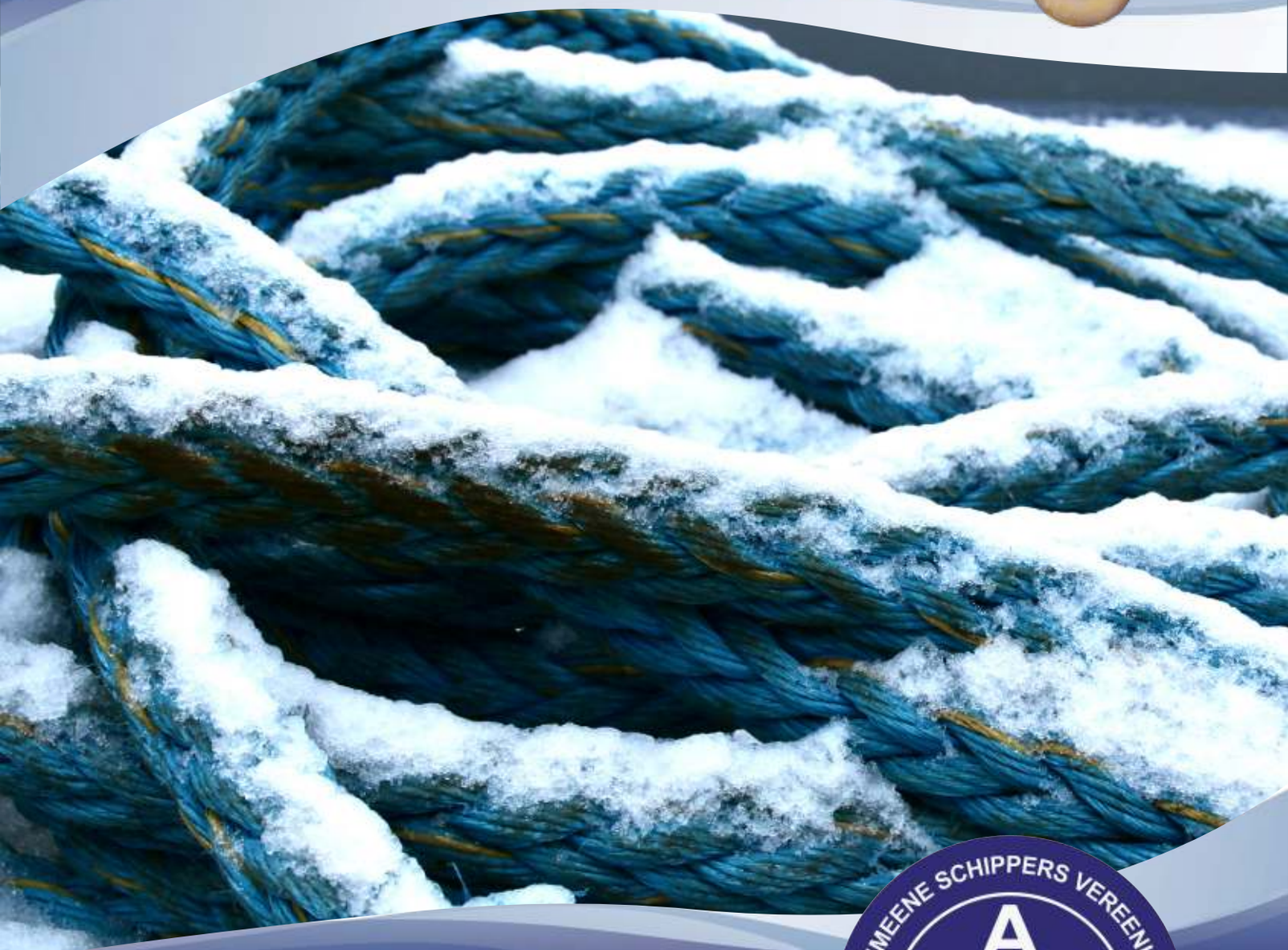
ASV Nieuwsbrief

December 2020



Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
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
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

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
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
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, Eric Buysman, Jessica vd Akker en vele anderen
Voorpagina: Corrie Last

INHOUD

Voorwoord
4 O wat een jaar...
5 ASV in gesprek met ministerie I&W
5 De nieuwsbrief

Even voorstellen
6 Marten en Gerrie Kombrink

Nautisch- Technisch
7 Voortgang programma Beter Bediend
8 Voortgang Beter Bediend
9 Programma Integraal Rivier Management en
9 Bouwdagen Integraal Rivier Management
10 Drama in Brabant - Over de Brabantse kanalen
11 De truc bij Eefde: Doorgaande vaart gaat voor?

Ongevalscijfers en boetebeleid
12 Conclusies verbinden aan evaluatie boetebeleid
12 Melding gevaarlijke situatie kanoers
12 Ongevalscijfers en boetebeleid
13 Onkwetsbare vissers

FOSFINE
14 Fosfine: input ASV ter voorbereiding op het AO 3 december

Markt en marktwerking
16 Coronacrisis
16 Kostprijsberekeningsmodule Vlaamse Waterweg

Ligplaatsen
17 Kanaleneiland te onveilig om van boord te gaan
18 Brief aan wethouder gemeente Utrecht
19 ASV bericht over gesprek Kanaleneiland
19 ASV hinderlijke golfslag Kanaleneiland
20 Ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
20 Ligplaatsen nabij zeesluizen Delfzijl
20 Ligplaats Kampen
21 Ligplaats Coolhaven
21 Ligplaatsen Spijk

CCR
22 Automatisering en innovatie als doel voor de CCR
22 Verslag vides overleg OTNB techniek
23 Vraag om versoepeling CCR eisen
23 Verslag video-vooroverleg van de plenaire vergadering

Toekomst Binnenvaart
26 Omgekeerde modal shift aanpakken
27 Verslag eerste werksessie toekomst binnenvaart
28 Voorbereiding Algemeen Overleg maritiem 3 december

Vergroening van de binnenvaart
29 Subsidie-instrumenten in relatie tot de vergoeningsambitie
30 Subsidie-instrumenten vergroening binnenvaart
31 Labelingsysteem
32 LNG als oplossing
32 OPROEP meldt ervaringen met Nederlandse bio brandstof
33 Vergroening in de binnenvaart funest voor je motor

Flitslampje
34 Afvalcontainers in Zaanstad geplaatst
34 De drones komen eraan
34 Goed zeemanschap

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

O wat een jaar....

Ik weet niet hoe het u vergaat, maar voorgaande jaren was de decembermaand een maand die lekker voelde. Een maand waarin het jaar afgesloten werd en we uitkeken naar de toekomst vol plannen. Een periode van rust, vakantie en feestdagen.

Deze keer voelt het anders en ben ik blij dat 2020 ten einde is. Een jaar waarin er veel zorgen waren, die betrekking hebben op de corona crisis in allerlei opzichten. We kijken terug op een periode waarin de wereld stil is gezet en er geen feestjes of ontmoetingen waren. O wat kijkt de wereld uit naar de tijd dat alles weer “normaal” wordt. Laten we hopen dat dit komend jaar mag gebeuren, zodat we weer voorzichtig plannen kunnen maken.

In andere opzichten was 2020 ook een jaar waarin het onmogelijke mogelijk werd. Vergaderen op afstand, zo goed en zo kwaad als het kon, heeft de ASV zich ingezet om zoveel mogelijk haar invloeden uit te oefenen. Een overleg is het meest effectief als je elkaar in de ogen kunt kijken, maar digitaal overleggen tijdens ons varend bestaan blijkt soms ook een uitkomst te zijn. En het werkt, want we staan op de kaart.

Zo zijn we zelfs erkend als een vitaal beroep in deze crisis. Er zijn extra ligplaatsen gecreëerd in Gorinchem en er komt een nieuwe haven bij Spijk. Maar we zijn er nog niet, het werk gaat door, want aan de andere kant wordt de binnenvaartsector bedreigt door de slechte marktpositie, regelgeving, hoge kosten voor vergroening en verdwijnen er juist ligplaatsen.

Continu proberen wij als vertegenwoordigers van de sector de stem van de schipper te laten horen. In onze nieuwsbrieven leest u hoe we dat doen. In deze nieuwsbrief leest u over gesprekken met de gemeente over het Kanaleneiland, de waterverdeling in onze rivieren, vorderingen in de Maashaven, de communicatie met RWS over het ligplaatsen beleid traject Lemmer-Delfzijl, gesprekken in de greendeal, gesprekken met het Ministerie en nog veel meer.

Verder zullen een aantal nieuwe denktankleden zich aan u voorstellen in deze nieuwsbrief. Wilt u ook uw stem laten horen? En wilt u soms letterlijk meespreken aan tafel? Sluit u zich dan bij ons aan en laten we dan samen als vereniging optrekken om de positie als binnenvaartschipper/ondernemer beter op de kaart te krijgen bij de beleidsmakers.

De ASV wenst u een goed uiteinde toe, fijne feestdagen en vooral een heel gezond gelukkig 2021!!!

Ronald Sipsma

ASV in gesprek met ministerie I&W

In de geplaatste column “op de schop” heeft de ASV aangehaakt bij de uitzending van Zembla over granuliet. De ASV herkende een bepaalde werkwijze waar de ASV al eerder over heeft bericht en heeft daar een column over geschreven waarbij voorbeelden aangehaald zijn van zaken waar we afgelopen jaren mee te maken hebben gehad.

Inmiddels is de ASV op uitnodiging van het Ministerie I&W in gesprek met het Ministerie. Beide partijen achten het noodzakelijk dat we in vertrouwen tot een constructief dialoog komen. Dit initiatief van het Ministerie waardeert de ASV enorm en van onze kant uit zullen we er dan ook alles aan doen om tot een optimaal werkbare situatie te komen.
De gesprekken verlopen voorspoedig, waarbij de focus op dit moment ligt op een aanpassing van de overlegstructuren, zodat de ASV tijdig en op een juiste wijze haar inbreng kan geven betreffende ontwikkelingen in de binnenvaart.

De gesprekken zullen in 2021 voortgaan waarbij we hopen en verwachten dat we tot een hernieuwd en constructief samenspel zullen komen.

Gerberdien le Sage en Sunniva Fluitsma

De nieuwsbrief

Liesbeth bedankt voor 20 jaar redactie van de nieuwsbrief van de ASV.

Iedere 2 maanden brengt de ASV een nieuwsbrief uit, hierin vertelt de ASV wat er speelt in het binnenvaart-landschap, waar we als ASV mee bezig zijn, wat we van zaken vinden etc. etc.

En je zal dit maar moeten regelen, om van alle stukken en mails er even iets moois van te maken tot een prachtige nieuwsbrief waar we trots op mogen zijn. Vol met inhoudelijke stukken en bijpassende foto’s, gezamenlijk in een blad tot een mooi geheel gebracht dat fijn leest!

Dat was 20 jaar geleden wel anders; er was simpelweg minder technisch mogelijk, en daarom was hij toen qua vormgeving minder aantrekkelijk. Geen opsmuk met foto’s en enkel tekst. Dat moest anders besloot Liesbeth de Jonge, de maakster van de nieuwsbrieven, op een dag. Na speuren wat mogelijk is kwam ze met haar voorstel tot vernieuwing van onze nieuwsbrief.

En wat zijn we trots op deze nieuwsbrief, iedere 2 maanden opnieuw. Heeft u foto’s stuur ze op voor de nieuwsbrief horen we haar vaak vragen, immers zeggen beelden soms meer dan tekst, maar het maakt de nieuwsbrief ook af.

Liesbeth maakt nieuwsbrief na nieuwsbrief en dat doet ze nu al 20 jaar! Dat is echt een hele prestatie.

Ondertussen is ze gestopt met varen en samen met haar man leeft ze naar grote tevredenheid aan de wal, hebben ze ontdekt ook nog groene vingers te hebben en bezitten ze een fijn huis met een hele mooie tuin. Naast ander vrijwilligerswerk blijft Liesbeth zich inzetten voor de ASV. Het bestuur en de denktank wil via deze weg haar heel hartelijk danken voor deze buitengewone inzet en even stil staan bij het al 20 jaar maken van onze nieuwsbrief!

Even voorstellen

Marten en Gerrie Kombrink

Mijn naam is Marten Kombrink en ik vaar op motorschip de Tolé.

Vanaf de MBO Rijn- en binnenvaartschool ben ik werkzaam in de binnenvaart. In de jaren negentig had ik een Dortmunder Anmar, waarmee we door zowat heel Europa voeren, Rijn, Donau, Noord Duitse kanalen enz. Ook heb ik mijn zeevaart papieren gehaald en heb 8 jaar op een kruiplijn coaster gevaren. Sinds 2013 vaar ik op de Tolé.

Ik heb twee zonen. De oudste is tweede kapitein in de passagiersvaart en de ander volgt een HBO opleiding.

Wij zijn met de Tolé lid geworden van de ASV, omdat jullie de problemen stevig aanpakken en niet pamperen (niet lullen maar poetsen).

Ik, wij waarderen de inzet van het bestuur en natuurlijk ook iedereen achter de schermen (de denktank). Bij de laatste vergadering schrokken wij dat er maar minimale mankracht is om het één en ander te realiseren. Vandaar dat wij ons hebben opgegeven voor de denktank. Daarnaast was ik weer toe aan een kleine uitdaging. Daar Gerrie en ik wat vaker samen zijn, hebben we alle bij ook wat tijd (over) om ons in te zetten voor het algemeen belang.

Mijn naam is Gerrie Kombrink-Vloo. Sinds 6 jaar zijn Marten en ik onafscheidelijk. En vorig jaar zijn wij getrouwd. Ik heb 2 dochters uit een vorig huwelijk en samen kunnen we het goed vinden.

Van oorsprong ben ik een Groningse boerendochter en ben ik 26 jaar werkzaam geweest in het basisonderwijs in Rotterdam en Dordrecht. Sinds 1 december 2020 ben ik gestopt in het onderwijs, zodat ik Marten meer kan ondersteunen bij het varen. Ook doe ik op dit moment de opleiding tot Schipper AB.

Marten en ik zijn actief betrokken bij de Roemenië-Werkgroep van de Oude Kerk Charlois. Gemiddeld gaan we een keer per jaar naar Roemenië om daar een Hongaarse enclave te ondersteunen met middelen en geld.

Ook “Klimmen tegen MS” is een evenement, waar wij jaarlijks te vinden zijn. In 2016 hebben wij samen de Mont Ventoux bewandeld voor het MS-fonds. Sindsdien wandelt Marten elk jaar naar boven en word ik als vrijwilliger ingezet tijdens dit evenement.

Wij denken dat we een aanvulling voor de ASV kunnen zijn; Marten vanwege zijn varensachtergrond en een brede ontwikkeling daarin en ik, omdat ik met een andere blik naar varen kijk vanwege mijn onderwijsachtergrond.

Nautisch - Technisch

Voortgang programma Beter Bediend

31 409 Zee- en binnenvaart
Nr. 303 Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 6 november

In mijn brief van 26 maart 2019 (Kamerstuk 31 409, nr. 219) heb ik de start van het programma Beter Bediend aangekondigd. Het gaat om een programma uit het regeerakkoord, bedoeld als impuls om de bedientijden van sluizen en bruggen te verbeteren. Met deze brief informeer ik u over de voortgang en de vervolgstappen die ik zal uitvoeren.

Voortgang
De uitvoering van het programma Beter Bediend loopt nu ruim één jaar en heeft een totale looptijd van vijf jaar. Het betreft een eenmalige, gerichte impuls van € 5 mln. In samenspraak met de branchevereningingen is het programma gebaseerd op de volgende drie uitgangspunten:

- efficiëntere afstemming van bedientijden van sluizen en bruggen ;
- vlottere en veiligere afhandeling van het scheepvaartverkeer;
- actuelere en uniformere informatievoorziening.

Op basis van deze drie uitgangspunten zijn vijf maatregelen geselecteerd om de door de sector ervaren knelpunten op te lossen en daarmee blijvend bij te dragen aan een robuust bediend vaarwegennet. Per maatregel schets ik hierbij de voortgang.

1. Uitbreiding bedientijden
De uitbreiding van de bedientijden is voor het grootste deel (70%) gerealiseerd. Met deze uitbreiding sluiten de bedientijden op een vaarweg beter op elkaar aan zodat een schipper efficiënter zijn reis kan plannen. In 2020 zijn de volgende verruimingen gerealiseerd:

- de Brabantse kanalen: 24-uurs bediening op afroep voor alle objecten.
- het traject Roggebotsluis – Nijkerkersluis: bediening van 9.00 – 20.00 uur.
- het Friese deel van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: ma-vr: 24-uurs bediening, za-zo bediening van 6.00 – 22.00 uur.
- de Algerabrug: verkorting van de aanmeldtijd voor bediening van 4 naar 2 uur.

In 2021 volgen de resterende twee trajecten: Den Oever – Enkhuizen en het Groningse deel van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl.

2. Verbetering camera's en marifonie
Op de sluizen Sambeek, Lith, Weurt en Heumen worden de camera's en marifonie verbeterd. Het resultaat hiervan is dat er door betere communicatie en beter zicht efficiënter kan worden geschut. De vervanging van de camera's op sluis Sambeek is gerealiseerd. De overige projecten zijn in de voorbereidende fase en worden in 2021 gerealiseerd.

3. Aanmeldplatform voor bediening op afroep
In overeenstemming met de wens van vaarweggebruikers wordt de aanmeldprocedure voor bediening op afroep uniform gemaakt. Dit geeft duidelijkheid aan schippers en voorkomt verwarring bij het aanvragen van bediening. De basisversie van dit nieuwe systeem is momenteel in realisatie. Begin 2021 wordt een pilot uitgevoerd bij de Prinses Margrietsluizen in Lemmer. Met behulp van de opgedane ervaringen wordt het systeem, eventueel na bijstellingen, landelijk geïmplementeerd.

4. Impuls voor de Minder Hinder aanpak
Vaarweggebruikers zijn geholpen met duidelijke en betrouwbare informatie over stremmingen als gevolg van werkzaamheden. De Minder Hinder aanpak zorgt hiervoor. Deze heeft in het afgelopen jaar binnen Rijkswaterstaat een impuls gekregen en wordt een vast onderdeel van vervangings- en renovatieprojecten.

5. Uitbreiding van sluisplanning.nl
Het doel van sluisplanning.nl is het informeren van vaarweggebruikers over geplande schuttingen, de volgorde van aankomst en de bezetting van wachtplaatsen bij de sluis. De uitbreiding van dit systeem bevindt zich momenteel in de verkennende fase, waarin wordt vastgesteld hoe deze informatievoorziening er uit gaat zien. Het streven is om in de tweede helft van 2021 een verbeterde versie op te leveren.

Tot slot
Met bovengenoemde maatregelen worden de bedientijden van sluizen en bruggen beter afgestemd, wordt de bediening efficiënter door beter zicht en worden reistijden inzichtelijker en betrouwbaarder. Volgend jaar zult u rond deze tijd opnieuw geïnformeerd worden over de voortgang van dit programma.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Voortgang Beter Bediend

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020.

Eén van de agendapunten betrof Voortgang programma Beter Bediend
Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 6 november 2020 Voortgang programma Beter Bediend - 31409-303

Het programma beter bediend is een goede impuls om de zaken wat beter te maken voor de binnenvaart. Echter, er zijn een aantal opmerkingen over te maken:

- Het beleid dat nagestreefd wordt, kan vooral uitgevoerd worden door Rijkswaterstaat. Echter, het **beleid is in Nederland zo versnipperd** dat waar er aan de ene kant winst is, er aan de andere kant weer ingeleverd wordt. RWS, provincies, steden, havens en waterschappen kunnen allemaal hun eigen beleid bepalen. Daarbij zien we (vooral bij steden en provincies) steeds meer invoering van spertijden (spitssluitingen, voorbeeld brug bij Gorkum tussen 07.00 en 9.15 en 's middags ook nog eens van 16.00 uur tot 18.00 uur), oponthoud door op afstand bedienen van kunstwerken (Zaandam is bijvoorbeeld een drama). Op andere plaatsen moet men weer 24 uur van tevoren melden om te kunnen schutten. Het zou ons een lief ding waard zijn als er een gezamenlijk op elkaar afgestemd beleid zou komen.
- Ook waar de efficiëntere afstemming van bedientijden van sluizen en bruggen in theorie bereikt is, **de praktijk is echter dat er zoveel niet blijkt te werken** door kapotte camera's en/of "software die uitvalt" zodat het de afgelopen periode heel wat inefficiënter is geworden in de praktijk. Het gebrek aan onderhoud van jaren vraagt haar tol.
- **De gewenste vlottere afhandeling van het scheepvaartverkeer zien we dus helaas nog niet voldoende terug.** De gewenste "veiligere" afhandeling betekent dat het vaak minder vlot gaat. De sluizen en bruggen duren langer, omdat men allerlei veiligheidsmarges inbouwt. Dat maakt ook dat bepaalde schepen opeens niet meer door sluizen kunnen, omdat men (door op afstand bedienen) extra veiligheidsmarges inbouwt.
- Als men beter wil bedienen om de reistijden inzichtelijker en betrouwbaarder te maken zal men toch ook het achterstallige onderhoud moeten wegwerken. Veel hinder en oponthoud komt door storingen, en niet alleen door achterstallig onderhoud, maar ook veel bij nieuwgebouwde objecten.

2. Verbetering camera's en marifonie. We lezen:
Op de sluizen Sambeek, Lith, Weurt en Heumen worden de camera's en marifonie verbeterd. Het resultaat hiervan is dat er door betere communicatie en beter zicht efficiënter kan worden geschut. De vervanging van de camera's op sluis Sambeek is gerealiseerd. De overige projecten zijn in de voorbereidende fase en worden in 2021 gerealiseerd.

Al plaatst men de beste camera's ter wereld, **zolang wij te horen krijgen dat ze geen scherm vrij hebben wordt er nog niks beter bediend.**

Aanmeldplatform voor bediening op afroep. We lezen:
In overeenstemming met de wens van vaarweggebruikers wordt de aanmeldprocedure voor bediening op afroep uniform gemaakt. Dit geeft duidelijkheid aan schippers en voorkomt verwarring bij het aanvragen van bediening. De basisversie van dit nieuwe systeem is momenteel in realisatie. Begin 2021 wordt een pilot uitgevoerd bij de Prinses Margrietsluizen in Lemmer. Met behulp van de opgedane ervaringen wordt het systeem, eventueel na bijstellingen, landelijk geïmplementeerd.

Onze vraag:
Is het nu de bedoeling dat we gaan afstappen van de reguliere bedieningen en **moeten we dan alle sluizen gaan bestellen? Dan wordt het er allemaal niet beter op.**

Als het alleen bedoeld is voor minder bevaarbare vaarwegen, dan is een uniforme regeling wel beter.

Programma Integraal Rivier Management

Rotterdam, 21 oktober 2020

Aan: Programmamanager Integraal Rivier Management Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
postbusIRM@minienw.nl en info@bouwplaatsirm.nl

Betreft: Programma Integraal Rivier Management (IRM)

Geachte heer Voest,

Op 6 februari was ik aanwezig in Lent namens de Algemeene Schippers Vereeniging. Op 18 februari hebben wij op naam van Ger Veuger en namens de ASV een zienswijze ingediend. Het gaf even wat problemen om die binnen te krijgen bij uw organisatie, terwijl de ASV toch niet geheel onbekend is op het Ministerie en in Den Haag.

Toch is het gelukt om onze zienswijze ingeschreven onder nummer 71884658 binnen te krijgen. Wat ons dan wel zeer verbaast, is dat wij daar nooit iets op hebben terug gehoord en dat de ASV niet is opgenomen in de lijst van maatschappelijke organisaties die het vervolgtraject ingingen.

Het lijkt mij dat de eerste stappen reeds gezet zijn terwijl het toch duidelijk zal zijn, dat onze leden die hun brood moeten verdienen op de rivieren, niet hebben kunnen deelnemen aan de beraadslagingen.
Waarbij opgemerkt dient te worden dat we onze ideeën, die op nogal wat punten afwijken van de andere binnenvaartorganisaties, niet hebben kunnen inbrengen, dan wel slechts via de zienswijze.
Dit stelt ons zeer teleur en wij zouden graag zo spoedig mogelijk kennisnemen van de reden van uw handelswijze.

Wij wachten daarom vooralsnog uw reactie af, maar behouden ons het recht voor hier nader op te reageren.

Vriendelijke Groet,
Namens bestuur en denktank van de ASV
Ger Veuger

Bouwdagen Integraal Rivier Management

Op dinsdag 24 en donderdag 26 november 2020 waren de zogenaamde Bouwdagen van het Integraal Rivier Management. Aan mij de eer om hieraan deel te mogen nemen namens de ASV.

Vorige week ook 2 dagen over de Maas, dat gaat vanaf Eijsden tot aan de Moerdijk. Dat was wat minder interessant, omdat het over een gestuwde rivier gaat. Ik heb daar ook wel wat naar voren kunnen brengen over Grave en Weurt en de ontstening van de Maas, waar wij niet blij mee zijn. Maar deze week was het een stuk belangrijker, want het ging over het Rijnstroom gebied dus Waal, Pannerdens kanaal, de IJssel en de Neder-Rijn. Laat ik beginnen bij het begin. In 1992 was ik lid van de werkgroep Toekomstvisie Waal. Ik zat daar in namens de Koninklijke Schippers Vereniging Schuttevaer. Deze werkgroep had de opdracht te bezien hoe de Waal beter geschikt kon worden gemaakt voor grotere eenheden, lees 6-baksduwvaart. Dat stond er niet, maar dat was wel de bedoeling. Het was een gemengde werkgroep, veel mensen van RWS en het Ministerie en 10 man van KSV. Dus best een zware delegatie.

De vraagstelling was: Hoe kunnen we de Waal verbreden naar 170 meter bodem breedte op volle diepgang en hoe kunnen we met grotere eenheden door de scherpe bochten komen, bij alle waterstanden!
Dit heeft geresulteerd in een advies aan de Minister. Op 13 februari 1993 was het rapport klaar. Besloten was om bodemkribben in de Waal te leggen die de binnen bochten uit de rivier weg moesten stromen, dus Erlecom, Nijmegen en St. Andries kregen die bodem kribben.
De oudere schippers onder ons weten nog wel dat de rode gasboeien in alle drie de bochten bij laag water over het midden van de rivier lagen.
Dat is nu voorbij. De boeien en tonnen liggen tegen de kribben aan. De binnenbocht is net zo diep als de buitenbocht en er loopt ook net zo veel stroom.

Dit was de geschiedenis, nu terug naar het heden, wat heeft dit voor gevolgen gehad?
De verdeling aan Pannerden ging verschuiven van de oorspronkelijke verdeling 66 2/3 % Waal en 33 1/3 Pannerdens kanaal naar in 2018 82% Waal en een schamele 18 % voor het Pannerdens kanaal. Het gevolg van dit alles, dat er één kilometer meer stroom loopt op de Waal, de bodemerosie dus groter is en de rivierbodem zover gezakt is dat de bodemkribben een geweldig obstakel vormen. Het heet nu de harde laag. Ondanks dat de Waal c.a. 25 % meer water neemt, is de vaardiepte c.a. 0,45 meter lager dan in de oude situatie van voor 1993 ten opzichte van de Duitse Rijn. De IJssel heeft dus aanmerkelijk minder water dus minder diepgang en het IJsselmeer krijgt nu bij een lage waterstand te weinig water om de zaak op pijl te houden, gevolg een versterkte verzilting van het IJsselmeer.

De IJssel is ook rechter getrokken (bochtafsnijding c.a. 14 km. sinds 1955). Op een afstand van totaal 35 km. Ook niet best voor het vasthouden van water.
Maar natuurlijk wel goed voor de grotere schepen. Als je mij 55 jaar geleden gevraagd had: kun je met een 110 meter de IJssel af? Had ik zeker nee gezegd.

Tevens hebben we nog een probleem op de Neder-Rijn. Daar treedt geen bodemerosie op. Integendeel, door de stuwing gebeurt het omgekeerde sediment neerval; de rivierbodem wordt op de Neder-Rijn dus hoger en op de Waal en IJssel lager. We hebben in 2018 gezien waar dit toe geleid heeft. De stuw van Driel stond zelfs open en Arnhem had het water pijl van Amerongen. Met een zeer lage diepgang boven sluis /stuw Driel.
Maar goed, wij hadden de 24e en de 26e dus Rivier Management. De inleiding van donderdag werd verzorgd door een dame die er heel veel vanaf wist en een juist beeld gaf van de situatie. De bovenstaande geschiedenis werd niet erkend als medeoorzaak van de huidige ongelukkige situatie.

Ik heb vandaag wel de gelegenheid gehad dit verhaal goed uit te leggen. Het sloot ook goed aan op haar inleiding. Er waren aardig wat mensen die verbaasd opkeken van mijn lezing van het verhaal en met name de Provincies waren zeer geïnteresseerd, de Waterschappen minder. RWS geeft geen commentaar. Die inventariseren slechts en roepen steeds hoe interessant het vandaag weer was. Op 15 december krijgen we nog een overzicht van de situatie op dit moment.

Het verhaal kan nog veel langer, maar ik heb ook in het verleden dit verhaal al veelvuldig verteld en ik wil jullie niet gaan vervelen met minder belangrijke details.
Groet Ger Veuger.

Drama in Brabant - Over de Brabantse kanalen

Klacht van een schipper, antwoord van Rijkswaterstaat en reactie van de ASV

Melding schipper
Een kijk op het leven van een binnenvaartschipper. Wij nemen een reis aan van Rotterdam naar Veghel. Doordat sluis Schijndel dicht is, moeten we via Oosterhout-Tilburg- Wilhelminakanaal binnendoor naar Veghel. Daar is niks mis mee maar de vertragingen en storingen die je onderweg oploopt, zijn zachtjes uitgedrukt heel frustrerend! Op het Wilhelminakanaal bij sluis 4 is een brug kapot. Deze brug wordt geopend door een mobiele kraan die van ‘s ochtends 9:00 tot ’s avonds 18:00 wordt bediend, in het weekend gesloten! Dat we hierdoor veel vertraging oplopen, lijkt me duidelijk. Vervolgens moeten we het laatste stuk naar Veghel door de Zuid-Willemsvaart, sluis 4-5-6. Sluis 6 hebben we bijna 2 uur vastgelegen door een totale black out in het systeem. Graag wilde ik blijven slapen beneden sluis 6 aan Beek en Donk. Dat mocht niet vanwege geluidshinder? Hoe dan? Ik kan me niet voorstellen dat er ook maar 1 klein schip ‘s nachts met een generator draait. We zitten ondertussen al over onze vaartijd heen, maar worden toch verzocht om naar sluis 5 te varen en daar ligplaats te nemen. Dus dat hebben wij gedaan en vervolgens lig je vlak naast een provinciale weg en doe je geen oog dicht, omdat de vrachtwagens bijna door je gangboord rijden. Nou dank u wel, dat geluidshinder bij de schipper niet uitmaakt! Vol goede moed gaan we de volgende ochtend met wallen tot onze knieën onderweg naar Veghel. Aangekomen in sluis 4 bij Veghel krijgen we de mededeling dat de deur niet dichtgaat en er een monteur onderweg is! Weer 1,5 uur vertraging opgelopen voordat de sluis gemaakt was. Dat ik als eigen ondernemer in de binnenvaart niet meer kan handhaven aan de vaartijdenwet en de regelgeving op deze manier, daar moet Rijkswaterstaat zijn verantwoordelijkheid in nemen. Laat ik vervolgens maar niet beginnen over de Maas, sluis Weurt enz... Het wordt hoog tijd wakker te worden en het woord achterstallig onderhoud eens durven uit te spreken.

Reactie van Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat deelt uw zorg over de algemene staat van een deel van de sluizen en beweegbare bruggen in de Zuid-Willemsvaart. In ons areaal hebben we te maken met verschillende objecten, zowel verouderde objecten alsook nieuwere. Soms ligt een storing aan de ouderdom, soms aan een incident, soms aan de bedieningstechniek maar soms ontstaat een storing ook heel onverwachts. Weet dat dit ook onze volle aandacht heeft. Er lopen verschillende onderhoudsprojecten en programma’s bij Rijkswaterstaat om een en ander aan te pakken, zie bijvoorbeeld: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/01/17/projectenprogramma-vervanging-en-renovatie. Ook in Brabant en Limburg worden een aantal projecten uitgevoerd zoals te zien is in dit programma. De bediening van objecten wordt opgepakt. Denk daarbij aan de aandrijvingsinstallaties, de ICT, maar ook is er een apart programma voor de stuwen op de Maas in voorbereiding. Daarnaast lopen er verschillende onderhoudsprojecten op onze vaarwegen (denk bijv. aan verruimingen van onze vaarwegen) die ook werken aan het optimale gebruik ervan. Tevens heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat extra geld beschikbaar gesteld (impulsgelden) en tevens gaat de minister meer geld beschikbaar stellen voor beheer en onderhoud.

Deze programma's en projecten bieden wellicht niet vandaag op morgen al een oplossing, hoe graag wij dit ook zouden willen. Toch worden er zowel achter de schermen alsook voor de schermen veel zaken opgepakt, zowel op korte termijn alsook op lange termijn. Overigens zitten wij over al deze scheepvaart gerelateerde onderwerpen regelmatig aan tafel met de regiovertegenwoordiging van BLN-Schuttevaer.

Om de problemen met een deel van de sluizen en beweegbare bruggen in de Zuid-Willemsvaart op te lossen, heeft Rijkswaterstaat onlangs besloten tot uitvoering van grootschalige werkzaamheden om de hier aanwezige verouderde besturingstechniek (software en hardware) bij de objecten in de Zuid-Willemsvaart en bediencentrales Schijndel en Helmond te moderniseren. Per object is het daarvoor noodzakelijk om een groot deel van de ICT en de beveiligings- en monitoringsapparatuur (camera's, sensoren) te vervangen. Deze omvangrijke werkzaamheden zijn gepland voor het komende anderhalf jaar. Zodra deze werkzaamheden van start gaan, wordt de scheepvaart daar via de gebruikelijk kanalen over geïnformeerd.

Met betrekking tot sluis 4 op het Wilhelminakanaal:

De kraan is nodig na een aanrijding van een trekker op de sluis. Op deze manier kunnen we de brug toch blijven bedienen. Ook hierover zijn we in gesprek met de brancheorganisaties. Als u denkt dat de bedientijden niet voldoende zijn, kunt u dit daar doorgeven. Er zal steeds een afweging moeten worden gemaakt tussen de voor- en nadelen van de bedientijden.

Tot slot wijzen we u nog op de mogelijkheid een schadeclaim in te dienen bij Rijkswaterstaat. Daarvoor kunt u gebruik maken van het formulier op de schadepagina van de website van Rijkswaterstaat (klik op de gele button 'Procedure schade claimen' om bij het schadeformulier te komen): https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/schade-verhalen/index.aspx. Een onderbouwing is noodzakelijk. U kunt uw verklaringen, herstelnota's, foto's etc. meesturen met het digitale formulier. Hierop wordt uw claim door onze juridische afdeling onderzocht, en ontvangt u via die lijn een reactie.
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Met vriendelijke groet,

Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat
Bij vragen, opmerkingen, ideeën of suggesties kunt u contact opnemen met de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat. Wij zijn van maandag tot en met vrijdag telefonisch bereikbaar van 07.00 uur tot 20:00 uur en op zaterdag, zondag en feestdagen van 10:00 uur tot 18:30 uur via ons gratis telefoonnummer 0800-8002. U kunt ook het contactformulier gebruiken op onze website www.rijkswaterstaat.nl

Reactie ASV
De ASV heeft zelf ook contact opgenomen met RWS hierover. Daar leek men behoorlijk bezorgd te zijn en ook wat verwonderd over de gang van zaken. De ASV gaf aan dat dit geen incident is, maar al als "normaal" ervaren wordt. Toch bevreemdt ons deze reactie als we in het schriftelijke antwoord lezen dat er regelmatig met BLN-Schuttevaer hierover overlegd wordt.

De truc bij Eefde: Doorgaande vaart gaat voor?

Wij ontvingen onderstaand bericht van één van onze leden:

Wij zijn op zaterdag 9 mei om 14.00 uur afvarend voor de sluis van Eefde aangekomen en hebben gevraagd of we er weekend mochten houden, waarbij we maandag 11 mei om 06.00 uur weer verder wilden varen.
Antwoord van de sluismeester: "Dat is geen probleem, sluit maar aan op de schepen die er liggen en een goed weekend."

Toen wij zondagavond rond 23.00 uur weer aan boord waren, hebben wij de auto aan boord gezet en zijn we naar de startplaats van de sluis gevaren.
In de nacht is er achter ons nog een schip komen liggen.
Toen wij ons om 06.00 uur aan de sluis opgaven om te schutten, meldde die sluiswachter dat wij de tweede schutting hebben.
"Maar waarom dan?", vragen wij.
Antwoord: "Doorgaande vaart gaat eerst".

Daar lijkt logica in te zitten, maar dat schip achter ons is echt niet om 20.00 uur de avond ervoor door sluis Delden gekomen, want dan had het schip er al gelegen toen wij naar de startplaats gingen.

Dus wat is nou de truc?
Je gaat ergens op het kanaal weekend houden, maar niet in Eefde. Dan vaar je even op zondag avond naar sluis Eefde en je hebt de eerste schutting. Dat voelt behoorlijk oneerlijk. En hebben dat ook niet geaccepteerd.

Ik heb tegen die man op de sluis gezegd, dat hij maar alvast de politie moet gaan bellen, maar dat dit niet gaat gebeuren en dat er dan helemaal niet meer geschut gaat worden. Omdat als wij niet de sluis ingaan, dat er dan helemaal niemand de sluis in gaat.
Dat ik voor de deur ga liggen en dat ze mij in het uiterste geval van boord zouden moeten halen.
En dat hadden ze ook moeten doen, ik had dit nooit geaccepteerd.

Kennelijk kwam ik zo geloofwaardig over dat de sluiswachter ons toch als eerste geschut heeft en daarna hebben we er niets meer van gehoord.

Maar na al die maanden gaat schijnbaar het balletje toch weer rollen, want onlangs ben ik gebeld door de sluismeester (overigens een zeer vriendelijk man), die ook weet van deze truc.

Men vraagt zich af hoe men in het vervolg om moet gaan met deze situatie. Ik vraag me af wat mijn collega's vinden van deze situatie. Herkent u dit?

Ongevalscijfers en boetebeleid

Conclusies verbinden aan evaluatie boetebeleid binnenvaart

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020.

Daarbij heeft de ASV onder andere het volgende opgestuurd:

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 zoals u toegestuurd ter voorbereiding van het AO november 2019.

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 (de binnenvaart wordt daarin zwaar benadeeld)
- Werk maken van het beperken van het aantal handhavende instanties/personen

Wij stuurden u over dit onderwerp in november 2019 als bijlage

- Reactie op het rapport van Panteia "Hoogte Boetes": samenvattend "boetes in de binnenvaart onredelijk t.o.v. haar concurrenten"

Melding gevaarlijke situatie kanoers

Eén van onze leden heeft onderstaande melding gedaan bij Rijkswaterstaat:

Ik wil graag een gevaarlijke situatie melden. Gisteravond omstreeks 17:30 waren er wederom kanoërs van de plaatselijke roeivereniging in Blerick aan het varen op de Maas. Ik kwam ze tegen tussen kilometerpaal 103 en 105 ter hoogte van het dorpje Tegelen. Omdat het al donker was, probeerden ze mij met zaklantaarns te wenken. Het heeft echt een haartje gescheeld of ik ben tegen ze aangebotst en drie mensen zouden nu dood zijn. Dit is al de zoveelste keer dat dit gebeurt ondanks dat Rijkswaterstaat al vaker de leden van deze vereniging heeft gewaarschuwd hiervoor. Bij deze het dringende verzoek om strenge maatregelen te treffen, want dit kan echt fataal aflopen.

Reactie Rijkwaterstaat
Allereerst erg bedankt voor het doen van deze melding.

Navraag bij onze collega's van de vaartuigen heeft ons het volgende inzicht gegeven. Er is over deze voorvallen contact met de kanovereniging. De kanovereniging gaat met ons als Rijkswaterstaat hierover in gesprek. Tevens proberen de collega's van het vaartuig komende weken een paar keer ter plaatse te gaan om de situatie ter plekke te gaan bekijken en zo nodig handhavend op te treden.

Ongevalscijfers en boetebeleid

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020.

Eén van de agendapunten betrof de ongevalscijfers scheepvaart 2019
Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 9 juli 2020 Ongevalscijfers scheepvaart 2019 - 31409-295

ASV: Wat de scheepsongevallen binnenvaarwegen (dus niet per sé binnenvaart) betreft zouden we de conclusie kunnen trekken dat het aantal ongevallen gedurende de jaren redelijk stabiel is gebleven en het **aantal dodelijke ongevallen (5 doden in 2019)** laag genoemd mag worden (hoewel iedere dode natuurlijk te veel is) vergeleken bij vervoer over de weg, zeker gezien de hoeveelheid tonnen die door de binnenvaart vervoerd worden.

Juiste prioriteitsstelling?
Dan rijst natuurlijk de vraag waarom toch **de binnenvaart zo extreem zwaar gecontroleerd en gesanctioneerd wordt:** meerdere malen per jaar wordt ieder binnenvaartschip gecontroleerd door verschillende organisaties, waarbij een kleine verschrijving in het vaartijdenboek of een kleine overschrijding van de vaartijdenwet tot extreme boetes leidt. **Dat is toch in strijd met uitspraken van zowel ILT als Minister van Nieuwenhuizen dat ILT "risico gestuurd" inspecteert.** Waar leidt men dan die enorme risico's die de binnenvaart op zou leveren uit af?

Concurrentievervalsing
Daarbij wijzen we op het programma van "de monitor", waar bevestigd wordt wat de ASV in haar petitie boetebeleid aangaf: het rijtijdenbesluit wordt niet tot nauwelijks gecontroleerd. Dit is in zekere zin keihard de concurrentievervalsing.

Dit sluit dan aan op het hieraan gerelateerde agendapunt:
Uitvoering van de motie van het lid Van

der Graaf c.s. over herziening van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Kamerstuk 31409-279) Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 26 oktober 2020 Uitvoering van de motie van het lid Van der Graaf c.s. over herziening van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Kamerstuk 31409-279) - 31409-302

Zorgelijke ontwikkelingen:
Tegelijkertijd merken we een aantal ontwikkelingen op die we willen benoemen.

- **Recreatievaart in de vaargeul:** de binnenvaart merkt een toename aan pleziervaart die geen rekening houdt met de aanwezigheid en (on)mogelijkheden van de beroepsvaart, zoals vissersbootjes die ook in drukbevaren vaargeulen blijven liggen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Kennelijk "mag" dit, waar je zoiets op de weg niet voor kunt stellen. (zie ASV facebook voor recente ervaringen)
- **Politie te water is te weinig aanwezig** op momenten en plekken waar dat noodzakelijk is. Zo is er geen politie-inzet mogelijk als zwemmers de Waal oversteken waar ook koppelverbanden varen. Het is werkelijk een wonder dat die mensen het overleefd hebben.
- Ook het hanteren van "**goed zeemanschap" wordt steeds minder toegepast.** Schepen horen rekening te houden met anderen, zoals gemeerde schepen (bijvoorbeeld bij ligplaatsen) en hinderlijke golfbeweging te voorkomen. Echter het antwoord op vragen van schippers in dit soort gevallen is steeds vaker; "men mag zo hard varen", of "er is geen snelheidsbeperking'. Dat is niet het juiste antwoord en er zou wat dat betreft ook veel meer aandacht aan de waarde van "goed zeemanschap" geschonken dienen te worden.

Onkwetsbare vissers

De ASV ontving van één van haar leden onderstaand bericht:

Wij wilden het volgende probleem onder de aandacht van politie en Rijkswaterstaat brengen:

Het aantal vissende bootjes die midden in de vaarweg vissen en niet opzijgaan voor beroepsvaart, neemt hand over hand toe.
Op woensdag 18-11 waren wij ledig in de opvaart beneden sluis Sambeek toen de afvaart een uitwijkende manoeuvre deed onze kant op voor een visbootje, dat gewoon in de midden van het vaarwater bleef vissen.

Daardoor moesten wij ook scherp uitwijken om de afvaart mis te houden.

Het volgende visbootje 500 meter stroomopwaarts bleef ook gewoon in de midden vissen.

Dit bootje miste ik op geen meter, omdat wij recht in de zon keken en door de schittering op het water was dit bootje niet te zien.

Tijdens het passeren van dit bootje heb ik hem toegeroepen aan de kant te gaan voor beroepsvaart, waarna hij zijn schouders ophaalde en gewoon in het midden bleef liggen en doorging met vissen.
Wij hebben een melding gedaan bij de sluismeester, die ons vertelde dat dit al het zoveelste incident was wat maar net goed is afgelopen.
Wij kregen veel bijval van collega's die ook een melding zouden gaan maken bij Rijkswaterstaat hiervan en zelfs het registratienummer doorgaven aan de sluismeester van Sambeek.

m.v.g. Wim de Waardt M/S Adriana

Naschrift ASV
Ik wil hier nog aan toevoegen, dat in het laatste overleg OTNB nautiek zowel ASV en BLN dit probleem hebben aangekaart.
Dat we het punt van goede voorlichting al lang voorbij zijn, want dat werd weer geopperd.

De instanties die hierover gaan, zouden een overleg houden en kijken of ertegen op te treden is. Ook de vissers in die eenmansbootje of met van die pakken ver het water in lopen, zijn benoemd.

Groetjes Gerberdien

Fosfine

Fosfine: input ASV ter voorbereiding op het AO 3 december

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020.
Eén van de agendapunten betrof fosfine

Agendapunt: Voortgang overkoepelend werkplan ter voorkoming van incidenten met fosfinetabletten in de binnenvaart
Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 22 juni 2020 Voortgang overkoepelend werkplan ter voorkoming van incidenten met fosfinetabletten in de binnenvaart - 31409-290

In de brief van de Minister lezen wij:
"……Opzet voor een overkoepelend werkplan Omdat het vervoer en overslag van met fosfinetabletten gegaste lading van een zeeschip op een binnenvaartschip plaatsvindt in een keten met verschillende wetgevingskaders en bevoegde gezagen, beoogt het overkoepelend werkplan bij te dragen aan een gelijke aanpak in alle betrokken Nederlandse havens. Het werkplan zal ingaan op drie sporen, zijnde:
- *Wetgevend kader, rollen en verantwoordelijkheden*
- *Informatievoorziening*
- *Ketenverantwoordelijkheid*

Wetgevend kader, rollen en verantwoordelijkheden
De inzet is een gelijkwaardige en afdoende bescherming van iedereen die betrokken is bij de overslag van gegaste lading naar een binnenvaartschip in alle relevante Nederlandse havens…"

ASV:
Deze lijn ondersteunt de ASV van harte, maar we verbazen ons erover dat er zo specifiek **alleen fosfine** wordt genoemd. Is dit aantoonbaar voor nu en de toekomst het enige middel dat dit soort gevaren kan opleveren?

Verder lezen we:
Duidelijk moet zijn dat in alle relevante Nederlandse havens de communicatie over de (potentiële) risico's van handelingen met gegaste lading op orde moet zijn. Hierbij is het belangrijk op te merken dat de haven van Amsterdam en Rotterdam maatregelen beogen te nemen ten einde de binnenvaartschipper te informeren over met fosfinetabletten gegaste ladingen. In de verdere uitwerking van het werkplan zal geëvalueerd worden of deze informatievoorziening aan de binnenvaartschipper in Nederlandse havens afdoende is om nader invulling te geven aan de zorgplicht voor de directbetrokkenen.

De praktijk is op dit moment:
De binnenvaartschipper weet niet of er gebruik gemaakt is van fosfinetabletten of een andere wijze van gassing van lading van een zeeschip. In de najaarsvergadering van de ASV is geconstateerd dat schippers ook nu nog steeds niet weten of hun lading komt uit een gegast zeeschip en welke waarden er gemeten zijn. Zij vragen om een certificaat waarop duidelijk staat wat de waardes zijn die gemeten zijn aan boord van het binnenvaartschip.
Er lijkt ook een onduidelijkheid te zijn over wie waarvoor verantwoordelijk is. Is de havenmeester eindverantwoordelijk of de gassingsleider (gasdokter) dat de procedure goed uitgevoerd wordt? En waarom wordt de binnenvaart niet (per wet) beschermd? Wat is de rol van ILT hierin? (zie voor het verslag de ASV nieuwsbrief van oktober https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/Nieuwsbrief-Flipboek/ASV_Nieuwsbrief_oktober_2020/index.html)

Het fosfinedrama heeft de wijze waarop de schipper onbeschermd blootgesteld wordt aan giftige dampen overduidelijk gemaakt.
Conclusie: Het feit dat Amsterdam in geval van werken met fosfinepillen het beleid zal aanpassen, is een goede stap maar gaat o.i. niet ver genoeg.

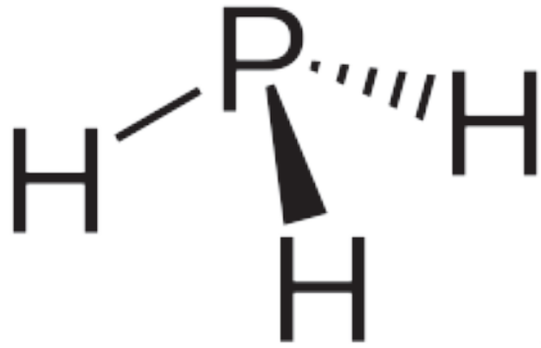
Wij vragen:
- Een gelijk beleid voor alle (zee)havens in Nederland
- Een beleid waarbij de schipper altijd op de hoogte gesteld wordt van de eigenschappen van de lading die hij vervoert met een document aangeleverd door de verlader
- Een beleid waarbij ingeval van "gegaste" zeeschepen (of dat nu d.m.v. pillen of sleeves is) ook aan boord van het binnenvaartschip gemeten wordt en de resultaten aan de schipper kenbaar gemaakt worden via een aan de schipper te overhandigen document.
- Dat er een officieel meldpunt komt om melding te doen als er iets niet in orde is, waarbij bij twijfel de schipper niet gedreigd kan worden dat als hij de verlading stopzet, de kosten voor de schipper zijn.

Agendapunt: Appreciatie van de motie van het lid Van Esch over alternatieven voor het gebruik van fosfine en soortgelijke middelen

Zaak: Brief regering - staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, S. van Veldhoven-van der Meer – 24 september 2020 Appreciatie van de motie van het lid Van Esch over alternatieven voor het gebruik van fosfine en soortgelijke middelen - 31409-299

Vraag van de ASV: hoever is staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, S. van Veldhoven-van der Meer met de volgende toezegging?

"Wat ik wel bereid ben om te doen – en in gang zal zetten – is het laten uitvoeren van een verkennende studie naar welke alternatieven op de markt zijn, wat de geschiktheid hiervan is voor gegaste ladingen voor de zeevaart en welke beperkingen of mogelijkheden er zijn gezien internationale verplichtingen. De resultaten van deze studie kunnen in Europa worden ingebracht indien de stof fosfine op grond van de Europese Biocidenverordening wordt aangemerkt voor vervanging."



Markt en marktwerking

Corona-crisis

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020.
Eén van de aandachtspunten betrof de gevolgen van de Corona-crisis

ASV stuurde het volgende aan de Kamerleden:
Hoewel de overheid haar best doet de sector te helpen in deze tijd, blijven er onoplosbare zaken, die eerder door Corona aan het licht komen dan dat ze erdoor veroorzaakt worden.

De situatie van de schippers ten opzichte van hun opdrachtgevers wordt pijnlijk duidelijk. Als men een modal shift wil, dan wordt dat op deze wijze in ieder geval niet bereikt. Verder is er een aantal zaken, die al langer spelen, maar nu des te voelbaarder zijn, zoals het ligplaatsenbeleid.

De ASV vraagt o.a. om:
- Een meer transparante markt. Dit zou als crisismaatregel o.i. ingevoerd kunnen worden (zie bijvoorbeeld https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/dossier-agora/)
- Meerdere plekken in Nederland waar schepen voor langere tijd met de juiste voorzieningen kunnen blijven (zie ook bijlage ligplaatsbeleid)
- Het bepleiten bij CCR/CESNI voor het her-instellen van de crisishardheidsclausule

Kostprijsberekeningsmodule Vlaamse Waterweg

Kostprijsberekeninsgmodule binnenvaart

Het Departement Transport en Ruimtelijke Economie (TPR), Universiteit Antwerpen ontwikkelde in navolging van de wegvervoersector, een interactief onlineprogramma voor de kostenberekening van binnenvaartvervoer (KoBi).

Daarnaast werd een kostenmodule voor modale keuze (MoKe) ontwikkeld om de totale logistieke kost te simuleren, inclusief de combinatie of concurrentie met andere modi. In de kostenmodellen wordt gestart van volgende definitie van de kostprijs: "het totaal van al door de onderneming gebrachte offers die haar toelaten een dienst te leveren of een product te verkopen of m.a.w. de som van alle eraan verbonden kosten." (Instituut voor Wegtransport). Via onderstaande link is het instrument te openen:

https://iwt-cost.uantwerpen.be

De gegevens van het instrument worden vertrouwelijk behandeld.

Welke informatie geeft de kostprijsberekeningsmodule?

In tijden van toenemende concurrentie is het van groot belang om de kosten van het inzetten van een binnenschip goed te kennen. Een gedegen inzicht in de evolutie van de kostprijs is nodig tijdens onderhandelingen met klanten (bv. bevrachter, verlader,...) en financiële instellingen.
Een bijkomend element is dat, door het goedkeuren van het Koninklijk Besluit eind 2013, het verboden is om in België goederen met de binnenvaart te vervoeren onder de kostprijs. Daardoor is er een extra nood ontstaan om een gedegen kostensimulatieinstrument beschikbaar te stellen aan de binnenvaartsector, dat gebruikt kan worden door schippers van alle scheepsgroottes.

Er dienen zich ook heel wat nieuwe technologieën aan die voor de binnenvaart nuttig kunnen zijn. Big data technologie in de binnenvaart focust bijvoorbeeld op emissies en het verlagen van het brandstofverbruik. Is het interessant om in dergelijke technologie te investeren? Welke impact hebben deze ecologische en economische aspecten op de kostprijs? En hoe verandert daardoor de positie van de binnenvaart t.o.v. concurrenten?

Bij het aanmelden wordt u de eerste keer gevraagd online te registreren. Registratie is mogelijk door te klikken op 'Open een nieuw account!'. Bij volgende aanmeldingen volstaat het invoeren van uw gebruikersnaam en wachtwoord.

Een handleiding voor het gebruik van de module kunt u hier terugvinden.

Voor meer informatie kunt u terecht bij Lynn Eyckmans, Lynn.Eyckmans@vlaamsewaterweg.be.

Ligplaatsen

Kanaleneiland te onveilig om van boord te gaan

Onderstaand bericht ontving de ASV
Goedenavond, wij liggen met de Undine 2 aan Kanaleneiland te Utrecht.

Mij is het laatste jaar opgevallen dat er weer meer inbraken zijn aan boord van de schepen die hier liggen. Zo is vorige week nog ingebroken op de Undine 3 en vorig jaar nog lag hier een schip waarvan de meubels zelfs zijn gejat en nog erger, zelfs alle documenten die bij het schip horen.
Ik zie dat hier aan de kade geen enkele vorm van veiligheid voor ons is te vinden.
Is het een idee voor ASV om eens te kijken voor maatregelen zoals camera's, die in verbinding staan met de meldkamer bijvoorbeeld?

Het moet niet zo zijn dat hier geen enkele schipper zijn schip niet meer achter durft te laten om een weekend naar huis te kunnen.

Zelfs wij zijn dit weekend maar aan boord gebleven.

Antwoord van de ASV:
Wij hebben het doorgestuurd naar Rijkswaterstaat en eraan herinnerd dat we deze ligplekken al als "onveilig" hadden bestempeld.

Vraag aan de lezer:
De ASV heeft aan de denktank en op facebook de volgende vraag gesteld:

Herkent u bovenstaande? En heeft u misschien ook (vervelende) ervaringen bij deze ligplaats? Als u die met ons wilt delen, dan kunnen we de reacties gebundeld doorsturen naar Rijkswaterstaat en in de nieuwsbrief plaatsen.

Mag op facebook maar ook via info@algemeeneschippersvereeniging.nl
Bij voorbaat dank

3.696 lezers hebben we hiermee bereikt binnen een dag

Hieronder de reacties
Helaas ontvingen we een aantal reacties, waaruit vooral frustratie bleek, maar geen feiten werden genoemd. Daar schiet niemand veel mee op.
Gelukkig hadden we ook een heel aantal inhoudelijke reacties, zoals:

1. Het is een zeer onveilige ligplaats en daarom wordt deze plaats ook niet ten volle benut door schippers. Mijn neefje die voorheen een groot koppelverband bezat, ging er nog wel eens leeg liggen en zelfs dan kwamen ze als apen langs het touw omhoog. Ik weet nog dat in maart 2014 Vibia is opgericht en die zijn daar toen ook mee bezig geweest. De ASV is nog bij enkele besprekingen in een clubgebouw in Kanaleneiland geweest. Er is toen een verscherpte controle gekomen door een BOA enkele keren per dag te laten rondlopen (die bestond toen nog niet, was een wijkagent). Het blijft daar een ongeremde wijk, in alle opzichten.
2. Er is veel geld gestoken om de kade op te knappen, maar zolang er geen veiligheid wordt geboden, gaan wij er absoluut niet liggen. Zonde van het overheidsgeld. Gevalletje over de balk.....?
3. 3. RWS gaat er echt niks mee doen. Er is al meerdere malen gevraagd aan ze, om
   - de snelheid daar te verlagen naar 12 km per uur en
   - meer te doen tegen inbraken. Maar werd steeds afgewimpeld. Het is best wel zonde van zo'n mooie ligplaats.
4. Ja helaas. Verder een mooie ligplaats, auto kan je er prima afzetten, een supermarkt redelijk in de buurt en andere winkels.
5. Gewoon een hek plaatsen. Meter of 7 vanaf de waterkant over de hele lengte. En aan beide uitgangen een op afstand bedienbare poort maken, die geopend wordt door bijvoorbeeld post Wijk (Geen code daar komen ze ook achter). Diverse camera's en beetje meer verlichting. Lijkt mij een goed plan. Slechter wordt het er nooit op.
6. Ik heb ook wel eens geopperd om zo'n poort te openen met je SAB pas.
7. Gewoon doorvaren, is geen meerplaats.
8. Wij gaan er uit voorzorg al niet eens liggen, zelfs niet om te overnachten.
9. Wij gaan er liggen om boodschappen te doen of auto op te pikken, maar niks meer! Je slaapt niet rustig daar.
10. Bij ons een poosje geleden alle luikenzegels aan 1 kant verdwenen, een vooreind losgegooid en er was op het voordek gepiest. En alles door wat nare jongetjes. Ze klommen ook elke keer het ruim in en uit via de vaste trappen. Herhaaldelijk gewaarschuwd dat het zeeeeer giftig spul was dat er in het ruim zat maar joh, je draait je om en ze zitten alweer in het ruim. Blijft een nare plek om te liggen qua overlast, maar een fijne plek om auto van en aan boord te zetten, aan een walkabel te liggen.

Bovenstaande heeft de ASV doorgestuurd naar Rijkswaterstaat met de volgende bijgevoegde tekst:

Dit waren een aantal reacties zoals wij ze ontvangen hebben.

NIEMAND stelde dat het wel mee zou vallen.

Kennelijk is deze plek om 2 redenen onveilig:
1. Vanwege de inbraken en
2. Vanwege de hoge snelheid waarmee (ook diepgeladen grote schepen) voorbij mogen varen

Graag zouden wij van u vernemen op welke wijze en binnen welke termijn u van deze ligplaats weer een echte ligplaats zou kunnen maken. En zo niet, waarom niet?

Met vriendelijke groet,
Namens bestuur en denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Brief aan wethouder gemeente Utrecht

Wethouder Kees Diepeveen
Van de Gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Zwijndrecht, 30 oktober 2020

Betreft: Overlast Kanaleneiland
Briefnummer: 1351

Geachte heer Diepeveen,
Graag brengen wij u, mede namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), als verantwoordelijk wethouder voor o.a. Markten en havens, het volgende onder uw aandacht.
Wij beseffen dat het hier met name om een veiligheidsissue gaat dat binnen uw bestuur onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester valt. Desalniettemin willen wij het onderstaande eerst bij u onder de aandacht brengen. Enerzijds omdat u een en ander wellicht zult herkennen en anderzijds om van u te vernemen welke acties er mogelijk al door u zijn ondernomen en of worden ondernomen.

Waar gaat het om:
Wij, de branche organisaties van de binnenvaart, vernemen sinds jaar en dag, klachten van de eigenaren en opvarenden van de schepen wanneer zij ligplaats nemen aan het Kanaleneiland. Ruim 10 jaar geleden hebben wij deze klachten onder de aandacht gebracht. Uw gemeente heeft destijds ook aangegeven samen met Rijkswaterstaat er aan te willen gaan werken om de wijk Kanaleneiland en de relatie tussen de wijk en bewoners te willen verbeteren. Destijds hebben wij een gesprek gehad met het cultureel projectbureau Soda Producties. Tot 2013 is geprobeerd de jongeren van Kanaleneiland meer begrip bij te brengen over de binnenvaart. https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2010/08/27/ligplaats-kanaleneiland-moet-veiliger/

Inmiddels, 10 jaar later, moeten wij constateren, dat onze binnenvaartvloot nog steeds te maken heeft met criminele activiteiten. Onderdelen van het schip die worden vernield. In het donker, terwijl opvarenden van de schepen liggen te slapen komen er ongenode gasten aan boord van het schip. De auto's van schippers die aan de wal zijn geplaatst, omdat er nou eenmaal ook vanaf het schip boodschappen gedaan moeten worden, een dokter bezocht dient te worden etc., worden beschadigd. Dit is slechts een greep uit de gebeurtenissen.

Was het destijds al zo dat schepen niet graag aan het Kanaleneiland aanmeerden om aan haar verplichte rusttijd te voldoen, heden ten dage is dat nog steeds zo. Voorlichting op scholen in de klassen door binnenvaartondernemers, die daar de jeugd op vrijwillige basis voorlichting hebben gegeven over wat de binnenvaart is en doet, heeft ook niet mogen baten. Ondanks de energie die er door uw gemeente, Rijkswaterstaat, de schippers en ons in is gestoken, zien wij helaas geen verbetering. Dit moet een halt toe geroepen worden. Een prachtige, ruime ligplaats waar de binnenvaart node behoefte aan heeft, dreigt hierdoor verloren te gaan.

Wij verzoeken u dan ook dringend actie te ondernemen om er op toe te zien dat de criminaliteit op het Kanaleneiland wordt teruggedrongen. Eerder al opperden wij camera toezicht, waardoor handhaving beter mogelijk wordt en de veiligheid van de opvarenden op schepen beter geborgd kan worden. Natuurlijk zijn wij alleszins bereid om met u mee te denken in oplossingen. Oplossingen in de sfeer waarbij er in elk geval wel enig uitzicht op verbetering in de situatie als haalbaar moet kunnen worden ingeschat.

Koninklijke BLN-Schuttevaer
Dhr. Erik L. Schultz
Vicevoorzitter

Algemeene Schippers Vereeniging
Mw. Gerberdien Le Sage
Voorzitter

Kanaleneiland

Op 17 november heeft er samen met BLN een overleg plaatsgevonden met de gemeente Utrecht, RWS was ook aanwezig.

Dit overleg is naar aanleiding van de brief die wij gezamenlijk met BLN naar de gemeente gestuurd hebben over de veiligheid bij de aanmeerplaats Kanaleneiland. In het gesprek kwam naar voren dat de manager veiligheid schrok van onze brief en het beeld niet herkende. Volgens haar is de toestand in de wijk vergeleken met 10 jaar geleden velen malen verbeterd en komen er nauwelijks nog meldingen van incidenten op schepen.

Daarop hebben wij aangegeven dat er wel degelijk incidenten plaatsvinden, maar dat wij niet weten of alles inderdaad gemeld wordt middels aangifte. Ook het doen van aangifte is een ingewikkeld proces, dus wij kunnen ons goed voorstellen dat schippers niet overal melding van maken.

Daarbij kiezen schippers liever voor een andere ligplaats om risico te vermijden. Wij hebben de gemeente gevraagd om de veiligheid voor de schippers te verhogen, zodat schippers weer vertrouwen krijgen in de ligplaats en er weer gebruik van gaan maken, want de voorzieningen zijn er prima.

De vraag van de gemeente aan ons was wel dat wij de schippers oproepen van elk incident melding te maken, zodat ze een helder beeld kunnen vormen.

Richting het eind van het gesprek is er nog met RWS gesproken over het ligcomfort aan het Kanaleneiland. Schippers ervaren er hinderlijke golfslag die veroorzaakt wordt door te snel varende schepen.

ASV heeft gepleit voor een snelheidsbeperking ingedeeld in scheepsgrootte. Echter stond de ASV hierin alleen en wilden de overige partijen geen beperking. Er wordt nu gestuurd op meer controle van te snel varende schepen. Want je mag naast een snelheidsbeperking van nu 18 km per uur sowieso geen hinderlijke golfslag veroorzaken.

Over een maand of drie vindt er een vervolggesprek plaats en hopen we een stapje verder te komen. Wij blijven dus in gesprek met de gemeente!

Noodoproep om rustig te varen

De ASV pleit voor een snelheidsbeperking op het Amsterdam-Rijn kanaal bij ligplaatsen. Echter staat de ASV hier alleen in. Er zijn namelijk ook nadelen verbonden aan een snelheidsbeperking. Er zullen ook boetes volgen bij overtreding van de beperking (net nu we juist het boetebeleid soepeler willen hebben naar de geest van de wet). En door het zeer grote scala aan scheepsgrootte dat het kanaal bevaart, is lastig in te schatten bij welke snelheid er geen overlast meer zou zijn. Daarbij zou een snelheidsbeperking ook gelden wanneer er geen schip aangemeerd ligt. Dit zijn begrijpelijke argumenten, maar toch wil de ASV die snelheidsbeperking, omdat de situatie al jaren hetzelfde is en maar niet verbetert. Maar zolang die beperking er niet is, willen wij al onze collega's oproepen hun gezond verstand te gebruiken. Denk aan uw collega's die afgemeerd zijn en wees u bewust van de waterverplaatsing die u met uw schip maakt. Niet alle schepen veroorzaken geen hinder als je "maar" 14 km per uur vaart. Hiertoe roepen wij op en willen u wijzen naar het onderstaande artikel uit de reglementen dat zegt dat er volgens de wet ook geen hinder mag zijn.

Artikel 6.20 Hinderlijke waterbeweging

1. Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varend of stilliggend schip of drijvend voorwerp of aan een kunstwerk zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden. Het moet tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden die, nodig voor het veilig sturen:
   a) voor een havenmond;
   b) in de nabijheid van een schip dat gemeerd is aan de oever of aan een ontschepingsplaats dan wel dat wordt geladen of gelost;
   c) in de nabijheid van een schip dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt;
   d) in de nabijheid van een niet-vrijvarende veerpont;
   e) in een vak van de vaarweg, aangeduid door het teken A.9 (bijlage 7).
2. Onverminderd artikel 1.04 geldt het eerste lid, tweede volzin, onder b. en c, niet ten opzichte van een klein schip.
3. Een schip moet bij het voorbijvaren van een schip, dat de tekens, voorgeschreven bij artikel 3.25, eerste lid onder c, voert en bij het voorbijvaren van schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, die de tekens, voorgeschreven bij artikel 3.29, eerste lid, voeren, zijn snelheid verminderen, zoals bij het eerste lid is voorgeschreven. Het moet bovendien zo ver mogelijk daarvan verwijderd blijven.

Ligplaatsen Lemmer-Delfzijl en reactie Rijkswaterstaat

Naar wij hebben begrepen heeft Rijkswaterstaat besloten, dat er op de gehele vaarweg Lemmer-Delfzijl een verbod is gekomen om dubbel te liggen. Dat betekent een enorme afname aan ligplaatsen.

Kegelschepen mogen wel dubbel afgemeerd liggen?
Vreemd is, dat we begrepen hebben dat (nadat rederijen geklaagd hebben) er een uitzondering voor kegelschepen gemaakt is.

In Zijlvest mag je weekend houden, maar als er een groot schip ligt (110/135 meter) dan is er geen plaats meer voor kleinere schepen. Die moeten dan wel de haven in, waar ze na de eerste 12 uur (gratis) liggen een weekbriefje moeten betalen!

We horen ook nog dat Rijkswaterstaat van plan zou zijn de ligplaats aan de Ulgermakade in Groningen te verwijderen.

Dus terwijl wij uit alle macht proberen meer ligplaatsen te bereiken en Rijkwaterstaat zegt dat het daaraan mee wil helpen, zien we daar effectief nog weinig beweging. De enige zichtbare beweging bestaat echter uit het laten verdwijnen van ligplaatsen.

De ASV heeft dit bericht doorgestuurd naar Rijkwaterstaat, het Ministerie en bepaalde politieke partijen.

Wat was het antwoord van Rijkswaterstaat?
Men heeft bedacht dat er niet meer in de vaargeul gelegen mag worden en daarom mag men niet meer 2 breed liggen. Dit zou trouwens gepubliceerd zijn via de “gebruikelijke kanalen” waar we ook een zienswijze in hadden kunnen dienen.

Maar hoe worden wij op de hoogte gesteld van tevoren? Niet dus. Dus hoe kunnen wij dan voor de belangen opkomen van de schippers?

Bovendien zouden we ons nog een maximale breedte kunnen voorstellen, waarbij je ligplaats mag nemen, maar gewoon niemand meer bij elkaar opzij, gaat toch te ver. Wel een schip van 11 meter breed, maar niet twee spitsen bij elkaar opzij?

En inderdaad gaat de ligplaats Ulgermakade weggehaald worden in verband met de bouw van een nieuwe brug (dus dan is het niet erg, kennelijk). Nee, de ligplaatsen zijn zomaar verdwenen, maar om iets langer te mogen liggen, moeten we heel wat soebatten en dat is nog lang niet geregeld.

Ligplaatsenproblematiek voortvarend aangepakt?
Ondertussen is men maar aan het nadenken over langer ligplaats mogen nemen door de binnenvaart. De ASV heeft een enquête gemaakt, lijsten aangeleverd met mogelijke plekken etc. etc. En nu is men zover, dat op enkele plekken wellicht, ALS we tenminste een situatie hebben dat er door minder werk meer ligplaatsen voor iets (!) langere duur nodig zouden zijn, men gaat kijken wat men begin volgend jaar eventueel zou kunnen doen.

We hopen dat de politiek dit meeneemt op het Algemeen Overleg Maritiem op 3 december.

Wat kunt u doen?
Deel uw ervaringen op ASV facebooksite en reageer naar RWS als u hiermee te maken heeft.
Bel 0800-8002 of reageer via de RWS site.

Ligplaatsen nabij zeesluizen Delfzijl

In gesprek met Rijkswaterstaat over ligplaatsen nabij zeesluizen Delfzijl

Eén van onze leden heeft het volgende aan Rijkswaterstaat geschreven
Ik ben van de binnenvaartvereniging en vraag mij af of de regelgeving of handhaving veranderd is de afgelopen tijd bij de sluis Farmsum ten aanzien van ligplaatsen. Dit, omdat er signalen zijn dat schippers niet meer mogen aanmeren aan de zeekant en aan de binnenkant. Ook mag er aan de binnenkant niet meer dubbel langszij gelegen worden. Wij hebben deze signalen gekregen van schippers en willen dit controleren bij Rijkswaterstaat.

Reactie Rijkswaterstaat
Begin dit jaar is er een nieuw verkeersbesluit gepubliceerd voor de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Hierin zijn een aantal situaties aangepast die onduidelijk waren, slechts gedoogd werden of zelfs in strijd waren met geldende wetgeving.

Nabij de zeesluizen in Delfzijl is het voor schepen mogelijk om af te meren. Aan de buitenzijde van de sluis is een wachtplaats aanwezig en aan de binnenzijde zijn er meerdere ligplaatsen beschikbaar. Bij een wachtplaats is het niet toegestaan om te overnachten, dit geldt uiteraard ook voor de wachtplaats aan de buitenzijde van de sluis. Bij de ligplaatsen aan de binnenkant mag maximaal 72u afgemeerd worden. Op www.vaarweginformatie.nl is deze informatie te vinden waarbij tevens ook de actuele bezetting aangegeven is. Indien deze ligplaatsen onverhoopt bezet zijn, dan is er nabij de Bloemhofbrug te Overschild (km 13) een alternatief beschikbaar. Over het algemeen blijkt echter dat de capaciteit van de ligplaats in Delfzijl voldoende is.

Wij hopen u hiermee van voldoende informatie te hebben voorzien.

Ligplaats binnenvaart Kampen opgeofferd voor passagiersvaart

Enige tijd geleden heeft een afvaardiging van de ASV een gesprek gevoerd bij de gemeente Kampen over de binnenvaart. Ondanks dat gesprek mag het duidelijk zijn, dat men kiest voor meer ruimte voor passagiersvaart ten koste van goederenvervoer over water.

Waar we bij provincies Rijkswaterstaat en gemeenten voortdurend het ligplaatsenbeleid aan de orde stellen en men hard bezig is om na te denken hoe dat beter kan, worden de binnenvaartligplaatsen op andere plekken opgeofferd. In dit geval in Kampen. In de Stentor lezen we:

Om het de cruiseschepen in de zomermaanden zo makkelijk mogelijk te maken, moet de beroepsvaart op dit deel langs de IJsselkade in het toeristenseizoen een andere plek zoeken, bijvoorbeeld langs het benedenstroomse deel van de kade. Hierover is overleg geweest met beroepsvereniging Schuttevaer. De cruiseschepen zijn straks verplicht om de walstroom te gebruiken en hun dieselgeneratoren uit

te laten.

Kampen vraagt voortaan honderd euro reserveringskosten aan cruiseschepen, die hier willen aanleggen. Dat is niet veel geld, denkt wethouder Jan Peter van der Sluis, gezien de afmetingen van de cruiseschepen. ,,Gemeentes als Urk vragen soms wel 140 euro. En ik denk niet dat ze Kampen nu ineens voorbij gaan varen, omdat 't honderd euro kost.''

Het voorstel om de cruiseschepen wat beter te faciliteren zonder de bewoners te belasten, komt voort uit een opdracht die de raad het college vorig jaar gaf. Kampen krijgt steeds vaker bezoek van cruiseschepen. Volgens wethouder Van der Sluijs zat er voor de coronacrisis nog steeds een stijgende lijn in het aantal schepen dat jaarlijks aanlegt.

Ieder jaar doen zo'n 100 tot 150 schepen de stad aan. Volgens de wethouder maken cruisegangers nog wel te weinig gebruik van de stad zelf, maar wordt Kampen vaak nog gezien als overstapplek richting andere toeristische attracties. ,,Maar hier ligt een taak voor Kampen Marketing.''

Ligplaatsen Coolhaven Spaanse polder

Een verslagje van het overleg samen met de Gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf en BLN met betrekking tot de ligplaatsen op het traject Coolhaven tot aan de Spaanse polder.

Behalve de steigers aan de noordkant van de Coolhaven, die eigendom zijn van het Havenbedrijf, zijn er geen officiële ligplaatsen. Aangezien er wel op het hele traject bolders staan en afmeergelegenheid is, wordt er door de deplorabele toestand van de officiële afmeergelegenheid (waar maar drie lengten kunnen liggen) maximaal gebruik gemaakt van de onofficiële ligplaatsen die eigenlijk alles in zich hebben wat een schipper maar wenst.

Dit heeft echter tot klachten geleid door omwonenden. En dan ging het met name om geluid, lucht en af en toe ook licht. Gemeente Rotterdam die hierover gaat, gaf aan dat men meer officiële ligplaatsen wil realiseren en de overlast weg wil nemen door walstroomvoorzieningen te realiseren. Hier hebben ze inmiddels de financiële middelen voor als gemeente. Ze denken dan aan vier tot vijf lengten en dan twee breed. Dus voor zo'n 8 tot 10 schepen.

Ze vroeg ons om redenen waarom wij ligplaats nemen op dat traject en niet bijvoorbeeld in de Maashaven. Wij hebben aangegeven dat vooral onze vaartijd, de spitsluiting en het op tijd aan moeten sluiten bij de losplaats de meest zwaarwegende redenen zijn. Daarbij komt dat voor de doorgaande vaart richting Delft en Den Haag tussen Rotterdam en Delft geen ligplaatsen meer zijn.

Aanleg overnachtingshaven Spijk gegund aan Boskalis

Start werkzaamheden medio 2021

Rijkswaterstaat gunt de opdracht voor de aanleg van de overnachtingshaven in de Beijenwaard bij Spijk definitief aan Boskalis. Met de gunning starten de voorbereidingen voor de aanleg van de overnachtingshaven, die moet voorzien in 50 ligplaatsen voor binnenvaartschepen.

De komende tijd begint Boskalis met de voorbereidingen van de werkzaamheden. De daadwerkelijke aanleg start in het voorjaar van 2021. Schippers kunnen naar verwachting in 2023 gebruik maken van de overnachtingshaven.

Minister Van Nieuwenhuizen is blij met deze stap: "Mooi dat de voorbereidingen nu kunnen starten. We hebben de binnenvaartschippers hard nodig voor het vervoer van onze goederen. Om dit veilig en goed te kunnen doen, is het van belang dat er voldoende ligplaatsen zijn waar ze met hun schepen kunnen overnachten."

Prijs-kwaliteit
Rijkswaterstaat selecteerde bij deze Best Value-aanbesteding op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding (BPKV). BPKV helpt om de innovatiekracht en de creativiteit van de markt beter te benutten. De beoordeling vond plaats op de criteria risico's, prestaties, kansen, doorgronding van het project door sleutelfunctionarissen en de prijs.

Overnachtingshaven Spijk
Op de Boven-Rijn en Waal tussen de Duitse grens en Tiel is een tekort aan overnachtingsplaatsen voor de beroepsscheepvaart. Schippers kunnen daardoor niet voldoen aan de wettelijke vaar- en rusttijden. Rijkswaterstaat realiseert daarom in de Beijenwaard bij Spijk een nieuwe overnachtingshaven voor binnenvaartschippers. Naast 50 reguliere ligplaatsen komen er 2 ligplaatsen voor duwschepen met duwbakken en speciale ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke ladingen. Ook komen er voorzieningen voor de scheepvaart, zoals een auto-afzetsteiger, parkeerplaatsen en walstroom. Veilig werken en beperken van mogelijke overlast staan bij de aanleg van de haven voorop. Tijdens de werkzaamheden kunnen schepen gewoon passeren.

Meer informatie is te vinden op de http://www.rijkswaterstaat.nl/overnachtingshavenspijk

CCR

Automatiseringsniveaus in de binnenvaart

De bevoegde ministers van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) hebben in de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 opgeroepen "*de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart*". De strategische oriëntaties van de CCR bepalen bovendien dat de voordelen van de binnenvaart versterkt moeten worden door innovatie en digitalisering. De prioriteiten van het Belgische voorzitterschap voor de periode 2020-2021 leggen eveneens de nadruk op de totstandbrenging van een kader dat geautomatiseerd varen mogelijk maakt. Daarbij moet de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart worden gewaarborgd, alsmede de attractiviteit van de sector worden verhoogd.

Verslag video-overleg OTNB techniek 11-11-2020

Namens de ASV hebben deelgenomen Gerrie Kombrink en Gerberdien le Sage

Allereerst is er gevraagd of de brancheorganisaties hun leden wilden oproepen om hen mede te delen dat diegene die nog moeten certificeren of uitstel hebben gehad i.v.m. de Covid dit op te gaan pakken.
De keurende instanties gaan gewoon weer op pad, maar er is wel een achterstand.

Er is nog wat discussie over de procedure die nu gevolgd moet worden n.a.v. de Covid 19. De keurende instanties vangen deze signalen op, maar IL&T zag dit niet zo. Zij vonden dat het duidelijk bij hen op de site staat aangegeven. De meerderheid is het erover eens, dat er nog beter gecommuniceerd kan worden naar buiten, zodat de schippers goed geïnformeerd worden over het hoe en wat en wanneer aan te vragen om te keuren, want door de Covid is het de afgelopen maanden er niet duidelijker op geworden.

Toepassing van de overgangsbepalingen
België is voor een vereenvoudiging van de systematiek voor de overgangsbepalingen; dit is nu te complex. Er is een werkgroep die vrijwillig hiernaar gaat kijken. Er wordt aangegeven dat het toch lijkt, dat er ruimte ontstaat in de interpretatie en er ruimte is voor discussie? Duitsland zit op de lijn hoe het is geregeld bij het ADN.

Specifieke voorschriften voor stuurhuizen die alleen overzakbaar zijn
Hiervan zijn de stukken laat en in het Engels opgestuurd.
We hebben gevraagd of wij deze stukken in het Nederlands kunnen krijgen en dat zou het Ministerie doen zo gauw deze werden vrijgegeven. Inhoudelijk over dit onderwerp heeft de Nederlandse delegatie het standpunt, dat nut en noodzaak niet is aangetoond, maar daar gingen o.a. Frankrijk en Duitsland niet in mee. Ook wordt er benadrukt dat dit onderwerp nogal wat impact kan gaan geven voor de vloot en dit is niet wenselijk.

Persoonlijke beschermingsmiddelen tegen verdrinkingsgevaar
De Franse delegatie wil een alternatief voor de normen. Bij sommige onderwerpen zou dit misschien kunnen (b.v. relingen op passagiersschepen, bijboten), maar bij reddingsmiddelen vindt men dit niet wenselijk. Ook wordt weer aangegeven dat naast het opblaasbare vest de harde variant gewoon moet mogen (deze werken altijd).

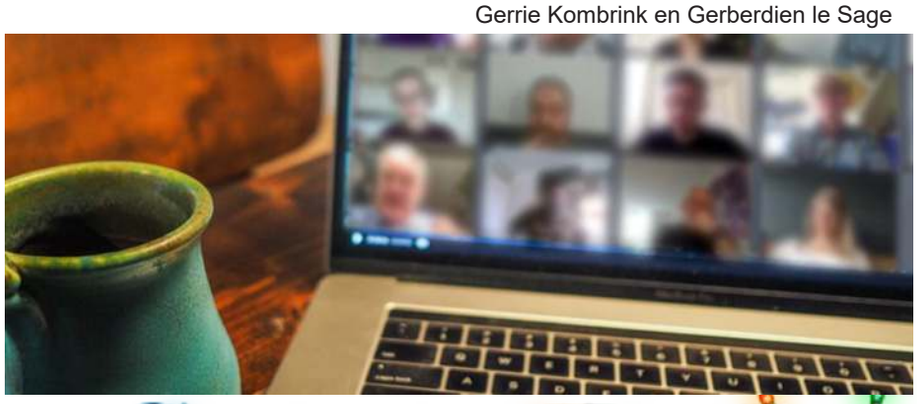
Beschikbaar stellen van informatie over motoren met typegoedkeuring
In verband met de gevolgen van de COVID-19 crisis zijn de overgangsperioden voor motoren met een vermogen van minder dan 300 kW met twaalf maanden verlengd, zodat voor alle categorieën dezelfde overgangsperioden gelden.

Implementatie van de routekaart over geluid en trillingen
De EBU/ESO gaat een verslag uitbrengen in Straatsburg over de door het bedrijfsleven gehanteerde vrijwillige maatregelen waarmee de geluidshinder - zowel aan boord van het schip als naar de omgeving - kan worden teruggedrongen.
De effecten van bepaalde maatregelen zijn per schip verschillend en niet op voorhand in te schatten. De kosten zijn ook zeer verschillend en vaak hoog. Kort samengevat is het nogal complexe materie.
Voor de omgevingsgeluiden is b.v. een advies goede werkende walstroomvoorzieningen die ook zwaar genoeg gezekerd zijn.

Voorbereidende werkzaamheden voor het nieuwe model van het binnenschipcertificaat
Het stappenplan is klaar. Hoe moet men nu verder gaan met dit te ontwikkelen?

W.v.t.k.
Er wordt de vraag gesteld, hoe het ervoor staat met de geluidsmetingen die zijn gedaan bij de schepen gebouwd voor 1976? Het lijkt erop dat het meevalt en tot nu toe is er door de meting heen te komen.

Gerrie Kombrink en Gerberdien le Sage



Vraag om versoepeling CCR eisen

ASV vraagt nog steeds om de CCR/ROSR-regelgeving aan te pakken

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020.

Eén van de aandachtspunten betrof CCR/ROSR-regelgeving
Ondanks aangenomen moties is er tot nu toe 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, zie bijvoorbeeld blz. 89 en 90). 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 CCR te verzoeken 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 er mogelijk.
Het is vijf voor twaalf geweest. De ASV wil graag meedenken over oplossingen, zodat het tij alsnog kan worden gekeerd. We zijn de Minister en de CCR/CESNI erkentelijk voor het feit dat men -gezien de huidige coronacrisissituatie- alle certificaten en keuringen "on hold" hebben gesteld, maar inmiddels wordt de druk alweer opgevoerd om toch vooral maar weer alle certificaten in orde te maken. Daarom benoemen wij de mogelijke oplossingsrichtingen voor (iets) langere termijn:

- 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 geen resultaten opgeleverd.
- **De Minister zou haar ministeriële bevoegdheid kunnen gebruiken** om schepen die alleen binnen Nederland varen in bepaalde gevallen vrij te stellen van bepaalde eisen. De ASV heeft daarover een brief geschreven, medeondertekend door PTC en evofenedex waarin wij de Minister vragen dat te doen betreffende de geluidseisen bij schepen waarbij de stuurhut boven de motor of de schroef geplaatst is en men onmogelijk kan voldoen aan de eis van maximaal 70 decibel. **Helaas hebben wij hier een negatief antwoord op ontvangen.**
- Het buiten beschouwing laten van eisen die verband houden met de arbeidsomstandigheden bij schepen zonder personeel (wij houden vol dat dat in andere landen, Duitsland, zo toegepast wordt).
- Het treffen van afdoende **financiële compensatiemaatregelen**.
- **Invoering van een moratorium** gelet op de noodsituatie van de omgekeerde modal shift die zich momenteel voltrekt.
- **Het instellen van de crisishardheidsclausule** (er lijkt ons momenteel wel sprake te zijn van een crisissituatie).

Wij stuurden de Kamerleden over dit onderwerp 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

Verslag video-vooroverleg van de plenaire vergadering

Namens de ASV hebben Esther Lubbers en Gerberdien le Sage dit overleg op 26 november gevolgd.

In Duitsland is voor de binnenvaart in drie deelstaten (ten tijden dit overleg) een uitzondering gemaakt wat betreft de quarantaineplicht.
Er is gevraagd niet onnodig aan wal te gaan. En zorg dat je de documenten die hiervoor bestemd zijn, bij je hebt. Deze staan o.a. op de website van de CCR.

Dan een oproep van IL&T
Voor diegene die hun CvO moeten verlengen of dit al hadden moeten doen, worden dringend verzocht contact op te nemen met de desbetreffende instantie.
Door de Covid waren de keuringen opgeschoven, maar inmiddels wordt er weer gewoon gekeurd. Echter weet men dat er nog zo'n 25% is, die zich nog niet nog gemeld heeft en gekeurd moet worden.
De datum die eerst aan was gegeven (23 november 2020), is EENMALIG tot 1 februari 2021 verlengd.
Men heeft tot 1 augustus 2021 om de papieren in orde te maken. Voor verdere informatie kunt u natuurlijk contact opnemen met IL&T.

Juridische zaken
Verslag van de voorzitter van het Comité Binnenvaartrecht over de lopende werkzaamheden.
Mededeling: De klachtenregeling gaat in werking treden.

Schipperspatenten en bemanning
Verslag van de voorzitter van het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding.
Mededeling: Met de harmonisering is men nog bezig om dit beter af te stemmen.

Verlenging van de geldigheidsduur van de definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart tot en met 31 december 2022
Mededeling: Dit wordt inderdaad verlengd.

Actualisatie van het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité voor de sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen
Mededeling: Er is een werkgroep voor opgericht.

Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden

Overzicht van de stremmingen 2021 van de sluizen in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace
Stand per 10.09.2020

Exploitant	Sluis	Begin van de stremming	Einde van de stremming	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluiskolk	31 mei 2021	24 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluiskolk	25 mei 2021	17 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluiskolk	17 mei 2021	17 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Vogelgrün kleine sluiskolk	10 mei 2021	30 juli 2021	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrün grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluiskolk	7 juni 2021	3 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluiskolk	25 mei 2021	6 augustus 2021	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluiskolk	15 maart 2021	26 maart 2021	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluiskolk	17 mei 2021	30 juli 2021	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluiskolk	14 juni 2021	24 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluiskolk	15 maart 2021	26 maart 2021	Beperking
VNF	Gambsheim westelijke sluiskolk	-	-	
VNF	Gambsheim oostelijke sluiskolk	6 september 2021	29 october 2021	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluiskolk	20 september 2021	5 november 2021	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluiskolk	21 juni 2021	25 juni 2021	Mogelijke hinder

Opgelet:

De officiële mededelingen over de stremmingen kunnen op de internetpagina's van de sluisexploitanten worden geraadpleegd:

Sluis Iffezheim (Duitse waterweg- en scheepvaartdienst (WSV)): www.elwis.de
Sluis Gambsheim (Franse waterweg- en scheepvaartdienst (VNF)): www.vnf.fr/avisbat
Sluizen Straatsburg tot en met Kembs (Franse elektriciteitsdienst (EDF)): www.vnf.fr/avisbat

De stremmingen van de Zwitserse sluizen kunnen op www.elwis.de worden geraadpleegd.

Nadere informatie over de actuele planningen van de stremmingen wordt tevens gepubliceerd op de volgende website: www.e-ris.eu.

Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften
Mededeling: Hier waren geen stukken van tijdens de vergadering.

Gedachtenwisseling tussen de deelnemrs over de energietransitie in de binnenvaartsector
Deze gedachtewisseling heeft tot doel de mening te horen van de aanwezigen en met prioriteit die van de erkende niet-gouvernementele organisaties en intergouvernementele organisaties over de lopende werkzaamheden van de CCR op het gebied van de energietransitie in de binnenvaart om toekomstige initiatieven en beleidsbeslissingen van de CCR over dit onderwerp voor te bereiden, met name de routekaart als bedoeld in de Verklaring van Mannheim.

Diversen
- Er zal bij het plenaire overleg een toelichting worden gegeven over het onderzoek ongevallen.
- Bij het ontwikkelen van autonoom varen is GPS uitval of storing een groot aandachtspunt, die in zo'n geval een back-up moet hebben, waar men goed moet over nadenken.

Toekomst Binnenvaart

Omgekeerde modal shift aanpakken

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020.
Eén van de aandachtspunten betrof voorstellen om de omgekeerde modal shift aan te pakken.

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). Samenvattend: het vertrouwen in (het voortbestaan van) de bedrijfstak verdwijnt; drempels wegnemen en actieve stimulering van de binnenvaart is noodzakelijk. Dit geldt nu meer dan ooit. Daarbij wijzen we wederom op onze vraag om **een eerlijke verdeling van de verdeelsleutel voor de infrastructuur:**
De binnenvaart vervoert 35% van het transportvolume en krijgen maar 7% van het budget.

(geactualiseerde) Speerpunten
Daarin zijn er op dit moment een aantal speerpunten

- **Het achterstallig onderhoud** blokkeert de binnenvaart. 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. Daarbij wijzen we wederom op onze vraag om een **eerlijke verdeling van de verdeelsleutel voor de infrastructuur**:

De binnenvaart vervoert 35% van het transportvolume en krijgen maar 7% van het budget.

Voorbeeld:
Om te actualiseren op onderwerp onderhoud kunnen we de sluis van Weurt noemen, waar men slechts met een halve kolk (halve sluis) kan schutten. De oude sluis kan slechts schepen met beperkte diepgang aan. Dit zorgt voor schadelijk oponthoud bij deze drukke sluizen en maakt de binnenvaart onbetrouwbaar.

Ook zijn er te weinig ligplaatsen en hebben we te maken met de slechte staat van de remmingwerken.

Voorbeeld achterstallig onderhoud: Weurt binnenkant remmingwerk anno 2020.

- De ligplaatsproblematiek: het gebrek aan goede en veilige ligplaatsen is en blijft een enorm probleem en moet zo snel mogelijk aangepakt worden. Inmiddels ligt er een unaniem aangenomen motie VAN DE LEDEN LAÇIN EN POSTMA Voorgesteld 23 juni 2020, waarin de regering wordt verzocht om in overleg met de sector duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid, die aansluiten bij de behoefte van de schippers en Rijkswaterstaat het voortouw te geven in de naleving en handhaving van deze afspraken. De ASV heeft zelf een enquête gehouden en voorstellen aangedragen bij Rijkswaterstaat (op verzoek), die in gesprek is met o.a. provincies. Maar effectief is er (behalve een individueel initiatief van provincie Zuid-Holland) nog niets concreets naar ons gecommuniceerd.

(zie de ASV nieuwsbrief voor de uitkomstenan de enquête:
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/Nieuwsbrief-Flipboek/ASV_Nieuwsbrief_oktober_2020/index.html#/28)

Daarbij wijzen we wederom op onze vraag om een
Eerlijke verdeling van de verdeelsleutel voor de infrastructuur:
De binnenvaart vervoert 35% van het transportvolume en krijgen maar 7% van het budget.

- **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. Wij hebben begrepen dat Rijkswaterstaat daar een evaluatie over houdt, maar hebben daar nog geen resultaat van gezien.

Wij hebben ter voorbereiding van het AO in november 2019 over dit onderwerp als bijlage opgestuurd:

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

Verslag eerste werksessie toekomst Binnenvaart

Namens de ASV namen deel aan dit digitale-overleg op 4 november Ger Veuger en Gerberdien le Sage.

De binnenvaart speelt een belangrijke rol bij het vervoer van de toekomst en staat voor grote uitdagingen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is daarom een programma gestart dat zich richt op de toekomst van de binnenvaart. Het doel van het programma is om te komen tot een actiegericht plan van aanpak dat maatregelen bevat voor een 'toekomst vaste' binnenvaart. In de periode tot begin 2021 richt het Ministerie zich op het opstellen van een plan van aanpak waarin onderwerpen zoals verduurzaming, innovatie/digitalisering, ketenoptimalisatie/modal Shift en toekomstbestendige vaarwegen centraal staan.

In de komende maanden organiseert het Ministerie een aantal werksessies om samen met de sector en andere relevante partijen vorm en inhoud te geven aan het plan van aanpak.

De eerste werksessie was woensdag 4 november en duurde van 09.00 uur tot 14.00 uur en dat is via een digitaal overleg best lang en intensief, waarin nauwelijks tijd was voor een boterham. Er moest per onderwerp voor de werksessie apart worden ingelogd en dat vergde soms wat tijd of stagneerde in het begin (deze deelnemers hebben later hun visie nog kunnen geven via de telefoon en daar heeft de ASV ook gebruik van gemaakt).

Er waren vier onderdelen waarin je werd ingedeeld:
Energietransitie, Innovatie, Slimme logistieke netwerken, Toekomstbestendige vaarwegen.

Hier in het kort een samenvatting van de opmerkingen en ideeën waar men zoal aan dacht.

Energietransitie:

- De rol van de verladers wordt gemist in het verhaal terwijl zij een cruciale rol spelen, maar zijn niet of nauwelijks aanwezig. Overigens was de Evofenedex wel vertegenwoordigd.
- Verdiensten moeten beter bij de schipper, met de zorg erbij dat ladingstromen wegvallen en er komt te weinig voor terug.
- De zichtbaarheid van de binnenvaart moet beter onder de bevolking bekend worden. Men noemde het "de binnenvaart een smoel geven".

- Samenwerking is een sleutel tot succes.
- De aansluiting tussen de koplopers en de grotere groep wordt nu te snel te groot en daar moet voor gewaakt worden.

Innovatie:

- Innovatie moet geen doel op zich zijn.
- Er werden twee kanten benoemd het technische gedeelte en sociale onderdeel. Bij dit laatste gaf men aan dat het een impact kon hebben, omdat het andere manier van leven is!
- Leer van andere modaliteiten en werk hierin meer samen i.p.v. tegen elkaar.
- Er moet meer vertrouwen komen in de toekomst, hoe en waar er geïnnoveerd kan worden, maar ook voor welke delen van de vloot. En het moet duidelijk zijn waarin wordt geïnvesteerd en wat levert het op?
- Er was een vraag wie de regierol moet hebben, overheid of verladers of ondernemer..?

Slimme logistieke netwerken:

- De rol van de binnenvaart en de kansen moeten Europees.
- Een alliantie met het spoor.
- De infrastructuur moet op orde gebracht worden voor de betrouwbaarheid van de binnenvaart.
- Kijk niet alleen naar vervoer van containers, maar ook naar bulkgoederen.
- Kijk naar de corona-impact, blijven bepaalde goederenstromen nog?
- Bundelen van vervoersstromen.
- I.p.v. altijd naar de koplopers te kijken, moet men naar de "zwakste schakel" kijken.
- Een aandachtspunt is de fragmentatie van de binnenvaart.

Toekomst bestendige vaarwegen.

- Vaarweg moet klimaatbestendig zijn, infrastructuur moet op orde zijn, sneller spuien en een goede interne afstemming.
- Intelligente vaarwegen, de informatie moet goed en voldoende van tevoren worden aangegeven.
- Schepen moeten "intelligent' zijn, daar bedoelt men mee dat men naar de vorm en diepgang moet kijken om te bouwen.
- Modal shift is een Mind shift (opmerking ASV)

Er werd een opmerking gemaakt, dat het goed is dat er pilots zijn, zodat die laten zien wat er mogelijk is.

De ASV heeft nog aangegeven wat betreft de Waal, dat we daar duidelijke keuzes moeten maken.
Bijvoorbeeld max. koppelverband en 4-baks duwvaart tot de Ruhr en de rivier weer versmallen.
En er moet geïnvesteerd worden in een nieuwe sluis bij Grave.
En dat we zonder een fatsoenlijke vrachtprijs niets kunnen doen aan innovaties en andere zaken die ter tafel kwamen.

Ger en Gerberdien.

Voorbereiding Algemeen Overleg maritiem 3 december

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020. Wij hebben een aantal aandachtspunten opgestuurd met de bedoeling daarmee de noodzakelijke achtergrondinformatie te verstrekken, zodat de belangen van de binnenvaart goed behartigd kunnen worden.

Tekst uit het schrijven:
U zult wellicht prioriteiten vragen, dat is bijna niet meer te doen omdat zoveel zaken al zo lang aan de orde zijn en o.i. niet opgelost worden en er daarbij steeds meer zaken op het bordje van de schipper komen waarbij de omstandigheden niet beïnvloedbaar zijn door deze ondernemers. De gevolgen zien wij vertaald in een grote lijst met aandachtspunten. Onze eerste prioriteit is "overleven" wat niet meevalt op dit moment. De binnenvaart verkeert in een diepe crisis en daar zou een structurele oplossing voor gevonden moeten worden.
De ASV is zich bewust van het feit dat uw inbreng, gezien de werkwijze van het AO, beperkt moet zijn. Wij zullen daarom als eerste aansluitend op de agendapunten reageren en vervolgens overige zaken de binnenvaart aangaande benoemen. Wij wensen u een vruchtbaar overleg toe.

De reactie op de volgende agendapunten vindt u in deze nieuwsbrief bij de verschillende onderwerpen.

Agendapunten:

1. **Voortgang overkoepelend werkplan ter voorkoming van incidenten met fosfinetabletten in de binnenvaart**
2. **Agendapunt: Ongevalscijfers scheepvaart 2019**
3. **Uitvoering van de motie van het lid Van der Graaf c.s. over herziening van de Wet bestrijding maritieme ongevallen**
4. **Appreciatie van de motie van het lid Van Esch over alternatieven voor het gebruik van fosfine en soortgelijke middelen**
5. **Voortgang programma Beter Bediend**
6. **Uitvoering van de motie van de leden Schonis en Van der Graaf over de subsidie-instrumenten in relatie tot de vergroeningsambitie**

Naast de agendapunten waar de ASV op heeft gereageerd (zie deze nieuwsbrief) heeft de ASV de volgende aandachtspunten voor het AO Maritiem wat betreft de binnenvaartsector ingezonden.

1. **Corona-crisis**
2. **Bescherming privacy binnenvaart bij AIS en gebruik van drones**
3. **Omgekeerde modal shift aanpakken.**
4. **Conclusies verbinden aan evaluatie boetebeleid binnenvaart**
5. **Demotivering binnenvaart**

Vergroening

Subsidie-instrumenten in relatie tot de vergoeningsambitie

33 043 Groene economische groei in Nederland (Green Deal)
31 409 Zee- en binnenvaart
Nr. 105 Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 30 september 2020

Tijdens het VSO Binnenvaart en Maritiem van 23 juni jl. is door de leden Schonis (D66) en Van der Graaf (CU) een motie ingediend met het verzoek om in overleg met de maritieme sector in kaart te brengen of de bestaande subsidie-instrumenten voldoende aansluiten bij de vergroeningsambitie van de sector en uw Kamer uiterlijk 30 september hiervan op de hoogte te stellen. Met deze brief voldoe ik aan dit verzoek.

Uitdaging voor de maritieme sector
De zeescheepvaart is verantwoordelijk voor 90% van alle transport over de hele wereld. Met haar grote volumes is de zeescheepvaart één van de meest efficiënte manieren van transport van goederen. De internationale zeescheepvaart draagt echter ongeveer 3% bij aan de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen. Het terugdringen van de broeikasgasuitstoot door de zeescheepvaart is een van de grootste uitdagingen voor de sector. Daarom is in 2018 samen met de sector de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens gesloten. In de Green Deal is voor de zeevaart de ambitie uitgesproken om de broeikasgasuitstoot in 2050 met 70% terug te brengen ten opzichte van het niveau van 2008. Deze ambitie ligt hoger dan de afspraken die gemaakt zijn in IMO-verband . Daarnaast wordt gekeken hoe er aansluiting gezocht kan worden bij de ontwikkeling binnen de EU en de ambities die zijn gesteld in de Europese Green Deal.

Gebruik en inzet bestaand instrumentarium
Op nationaal vlak zijn er verschillende instrumenten die reders kunnen helpen bij het bekostigen van verduurzaming van hun schepen. Instrumenten zijn niet altijd direct gericht op ondersteuning van de reders, maar hebben een indirecte werking. Zij financieren bijvoorbeeld innovatie bij kennisinstellingen, scheepsbouwbedrijven en maritieme toeleveranciers waardoor de benodigde technologie ontwikkeld kan worden die schepen schoner moeten maken. In de bijlage staan de meest relevante nationale regelingen die de afgelopen drie jaar hebben bijgedragen aan het verduurzamen van de zeescheepvaart .

Naar aanleiding van de afspraken uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens zijn twee instrumenten voor de sector inmiddels geconcretiseerd:

- Er is € 12 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitrol van walstroomvoorzieningen in zeehavens voor de zeescheepvaart.
- Er is € 5 miljoen beschikbaar gesteld ten behoeve van de beoordeling en validatie van de effecten van duurzame maritieme oplossingen voor de zeevaart.

Op Europees vlak bestaan er ook regelingen waar de sector gebruik van kan maken. Ook hiervoor geldt dat de zeevaart in de meeste gevallen een indirecte gebruiker is van de subsidies, omdat deze in eerste instantie bij een scheepsbouwbedrijf, maritieme toeleverancier, havenbedrijf of kennisinstelling terechtkomen.

Wensen van de sector
Zoals door de Kamer is gevraagd, is in overleg met de sector in kaart gebracht of het genoemde subsidie-instrumentarium voldoende aansluit bij de vergroeningsambitie van de sector. De sector heeft aandacht gevraagd voor de volgende punten:

- Subsidieregelingen moeten beschikbaar zijn in zowel de pilot- en experimenteerfase, als in de fase dat er wordt opgeschaald;
- De overheid moet inzichtelijk maken wanneer welke regeling opengaat en deze een paar jaar achter elkaar openstellen. Dit zorgt voor continuiteit en zekerheid, zodat reders hun innovatieve projecten ruim op tijd kunnen voorbereiden en indienen;
- Regelingen moeten de totale innovatie beoordelen. Daarnaast moeten ze losgekoppeld worden van bepaalde scheepstypes. Hierdoor wordt de regeling technologie neutraal en richt het zich op terug dringen van emissies;
- Samenwerken in de maritieme keten, ook met andere sectoren zoals energie en logistiek. Gevraagd wordt om middelen voor sector overschrijdende projecten. De sector heeft daarbij een aantal denkrichtingen geopperd, zoals het verbreden van regelingen voor offshore windparken naar alle maritieme activiteiten gerelateerd aan installatie en onderhoud van de parken.

Opvolging
Zoals hiervoor aangegeven is de uitdaging, die is geformuleerd in de Green Deal, heel groot, namelijk 70% reductie van broeikasgassen uitstoot door de Nederlandse zeescheepvaart in 2050. Die ambitie en de nog verdergaande ambities vanuit de Europese Green Deal vragen de komende jaren om meer middelen dan nu beschikbaar zijn. Ook zal een breder palet aan inzetbaar instrumentarium ontwikkeld

moeten worden. Ik herken daarin de behoefte vanuit de sector en zal het gesprek hierover met de maritieme sector blijven voeren. De overheid kan barrières wegnemen door het verlenen van subsidies aan de sector of helpen bij het verkrijgen van financieringen. Het overleg met de sector kan scherp maken waar de uitdagingen liggen, zowel op het technische als op het economische vlak, en met welke concrete knelpunten de sector kampt. Deze dialoog is een doorlopende, omdat het traject zich uitstrekt over de komende decennia. Ik ben voornemens om in de follow up op de gemaakte afspraken in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens met de sector een actieagenda uit te werken die verder invulling geeft aan de gezamenlijk beoogde verduurzaming van de zeevaart en daarbij bijzondere aandacht geeft aan de financiering van deze opgave in de komende jaren.

Concreet ga ik de volgende stappen zetten:

Voor de kortere termijn:

- RVO zal binnenkort een website lanceren specifiek voor de maritieme sector, waar op een overzichtelijk wijze de relevante regelingen worden weergegeven afhankelijk van de subsidiebehoefte. De website kan gevonden worden op www.rvo.nl/zeevaart.
- De sector heeft aangegeven dat de DKTI transport regeling een belangrijke stimulans is om nieuwe technologie naar de markt te brengen. Van de laatste tranche is echter geen gebruik gemaakt door de zeevaart. Met de sector zal ik tijdens de aankomende evaluatie van de regeling onderzoeken hoe de zeevaart wel effectief gebruik kan gaan maken van de DKTI transport regeling.

Voor de langere termijn zet ik de dialoog met de sector voort om als vervolg op de gemaakte afspraken in de Green Deal tot een gezamenlijke actieagenda te komen, die gericht in kan spelen op de investeringsbehoeften van de zeevaartsector. Hieruit zal ook volgen wat het passende instrumentarium is en of het huidige instrumentarium daar voldoende mogelijkheden toe biedt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Subsidie-instrumenten vergroening binnenvaart

Op 25 november heeft de ASV een 10 pagina's groot document naar de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat gestuurd ter voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 3 december 2020.

Eén van de agendapunten betrof de Uitvoering van de motie van de leden Schonis en Van der Graaf over de subsidie-instrumenten in relatie tot de vergroeningsambitie (Kamerstuk 31409-287)
Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 30 september 2020 Uitvoering van de motie van de leden Schonis en Van der Graaf over de subsidie-instrumenten in relatie tot de vergroeningsambitie (Kamerstuk 31409- 287) - 33043-105

In dit antwoord van de Minister zien we dat de subsidies vooral (direct of indirect) richting zeevaart gaan. Daarbij wordt er gerefereerd aan de financiering van de vergroeningsdoelstellingen:
Hoe belangrijk vergroening ook is, de binnenvaartsector is op dit moment vooral bezig met een poging tot "overleven". Gezien de huidige situatie bevreemdt het de ASV dan ook dat men door wil gaan met het uitrollen van het labelingsysteem. De ASV heeft dit ook kenbaar gemaakt aan Minister van Nieuwenhuizen (en daar begrip van ondervonden).

- "ASV zet pas op de plaats". Algemeen: 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 stuurden u over dit onderwerp in november 2019 als bijlage:

- Brief n.a.v. gesprek Green Deal (mocht u dit nogmaals willen ontvangen dan horen we dat graag)

Stikstofproblematiek

◊ 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.
◊ 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.

Labelingsysteem

Onderstaande brief heeft de ASV aan het EICB en het Ministerie I&W gestuurd

Beste,

We hebben het concept nog eens goed en kritisch bekeken en er is voor de ASV toch nog een aantal dingen waardoor wij (nog) niet voor dit labelsysteem kunnen zijn.

Aan de hand van citaten uit het werkdocument geven wij het commentaar erbij.

We lezen dat het label zou gaan bepalen hoeveel er door de schippers in het verduurzamingsfonds bijgedragen zou moeten worden.
"en bijdragen aan het (te ontwikkelen) verduurzamingsfonds"
Wij zijn tegen een bijdrage in het fonds door de schippers en dat mag, denken wij, wel benadrukt worden. (Een van de redenen dat de ASV niet de Green-deal heeft getekend).

Als voordelen worden o.a. genoemd:
- *"Het sluiten van vervoersovereenkomsten*
- *Financiering door banken en andere financieringsinstellingen."*

Sluiten van vervoersovereenkomsten zien wij nog niet gebeuren, zolang de verlader het er alleen maar om gaat dat zijn product zo goedkoop mogelijk van A naar B gebracht wordt. Bij financiering door banken hebben wij de opmerking dat wij er altijd op tegen geweest zijn dat de mate van vergroening of in dit geval een label invloed mag hebben op het al dan niet verkrijgen van een financiering.

"Het wordt voorzien dat vooral de invloed van sturing door partijen zal zorgen voor een vraag naar het labelen van schepen." Dit vinden wij een gevaarlijke.
Er wordt gesteld dat labeling vrijwillig moet zijn, maar hiermee creëer je een situatie dat je toch gedwongen wordt, omdat je straks zonder label bijvoorbeeld geen haven meer in mag!

"…en facturen kan overleggen voor bijvoorbeeld ureum en alternatieve brandstoffen."
Het aantonen van verbruik door het overleggen van facturen vinden wij onacceptabel. Op facturen staat meer informatie dan noodzakelijk voor het doel, wat de privacy niet ten goede komt. Bovendien gaat het niemand iets aan hoeveel er betaald wordt voor gasolie of ureum en wat er verder bij het bunkerstation wordt aangeschaft (dit staat ook op de factuur). Als alternatief stellen wij voor om aan te tonen door bunkerbonnen (eventueel SAB) en leveringsbonnen in geval van ureum.

"Voor nieuw geleverde Stage V motoren zijn de emissie prestaties wettelijk gegarandeerd door de motorenfabrieken gedurende de eerste 10.000 draaiuren. De meetperiodiek bij deze nieuwe motoren in het kader van het emissie-label begint dan na deze 10.000 draaiuren."
Is het dan niet zo dat investeren in een nieuwe groene motor, investeren is in extra meetkosten in de toekomst? (Mits het meten kosteloos voor de schipper is).

"De sturing intensiteit kan daarmee ook worden aangepast op basis van monitoring van de binnenvaartvloot, waarbij extra bijgestuurd kan worden als de vloot achterloopt op het pad naar (nabij) emissieloos in 2050."
'Bijsturen van de sturingsintensiteit.'
Hier lezen wij tussen de regels door dat als de schippers voor bepaalde partijen niet snel genoeg geld investeren om te vergroenen, het label alsnog verplicht gesteld kan worden. Weliswaar misschien via indirecte weg, zie eerdere opmerking bij 'sturing door partijen'. Hoe wordt er dan gegarandeerd dat labeling vrijwillig blijft?

"Voor de schepen die wel een label hebben aangevraagd, zal de uitstoot bepaald worden op basis van een berekening met factoren:
- *Brandstofverbruik*
- *draaiuren per motor*
- *specifiek brandstofverbruik per motor (gram per kWh)*
- *de emissie karakteristiek van iedere motor op basis van typegoedkeur (minimaal CCR2) of meting aan boord.*

Bronnen hiervoor zijn het typegoedkeur certificaat of uitgevoerde metingen aan boord en de opgave van de draaiuren van de motoren en het totale verbruik."
We zien hier een hoop extra administratie voor de schipper aankomen.
Bij het laatste punt 'of meting aan boord' moet een schip met schone gecertificeerde hoofdmotor(en) voor de oude kopschroefmotor, die amper 100 uur per jaar draait, een meting laten doen à € 3.000,-. Daarbij opgemerkt dat er een aantal oude kopschroefmotoren geen urenteller hebben.

In dit verband vragen wij ons af, of in het geval van kopschroefmotoren, generatoren e.d. niet de meetgegevens van een gelijke motor op een ander schip gebruikt kunnen worden?
Bijvoorbeeld een DAF 575 achter de kopschroef in het ene schip draait hetzelfde als een DAF 575 achter de kopschroef in een ander schip. Of gaat die motor ineens meer vervuilen als we hem uit een kempenaar halen en in een 85-meter schip zetten?

"Voor de schepen die wel een label hebben is een meer verfijnde en betrouwbaardere schatting mogelijk."
Hier doelt men op dat het gunstiger zou zijn om je schip te laten meten, omdat je dan een verfijnder beeld van je uitstoot hebt.
Maar in theorie kan meten ook nadelig uitpakken en een meting je in een ongunstiger label plaatsen.

"Hierbij worden dus biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof op 'nul CO2 emissie' gewaardeerd, omdat de CO2 reeds in andere sectoren wordt gemeten en gerapporteerd (landbouw, energie opwekkende industrie). "
Dit vinden wij toch een kromme redenering als je aan wilt tonen hoe schoon binnenvaart is. De gehele footprint is niet nul. Accu's moeten gemaakt worden en na een paar jaar gerecycled. Elektrisch varen moet dan door groene stroom worden voorzien, waarbij wij ons afvragen of er in de toekomst wel voldoende groene stroom beschikbaar zal zijn, gezien er steeds meer en meer van groene stroom moet worden voorzien. Zo ook de waterstof. Dat moet dan groen opgewekte waterstof zijn en geen grijze waterstof.

De vraag van de ASV over eurostage 3A en CCR2 in het laatste overleg, daarover heeft de ASV telefonisch contact gehad met de EICB en men zou de uitleg hierover nog mailen naar de ASV.
Tot zover onze ideeën over dit werkdocument.

Met vriendelijk groet,
Namens bestuur en denktank Algemeene Schippers Vereeniging
Gerberdien le Sage

LNG als oplossing

LNG als oplossing voor het milieu?
Nog steeds gaan er geluiden op dat LNG zou kunnen bijdragen aan een schoner milieu bij (goederen)transport.

Maar Transport online heeft al in september 2019 gepubliceerd dat vrachtwagens aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG) de lucht tot vijfmaal meer vervuilen dan dieselvrachtwagens; dat zou blijken uit testen die zijn uitgevoerd in opdracht van de Nederlandse overheid. Deze resultaten staan haaks op de beweringen van vrachtwagenfabrikanten dat gastrucks de uitstoot van stikstofoxide (NOx) met meer dan dertig procent verminderen.

Het is niet de eerste maal dat er onderzoek is gedaan naar de aangenomen milieuvoordelen van LNG, maar ondanks de vele vraagtekens wordt er nog volop ingezet op het varen op LNG.

Eerder lazen wij in een schrijven met betrekking tot "Wijziging Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied en Havenreglement Noordzeekanaalgebied betreffende overslag LNG voor scheepvaart " *"LNG is zuiniger en heeft minder emissies bij verbranding. In het kader van schonere scheepvaart is het faciliteren van deze ontwikkeling wenselijk."*

De ASV heeft daarover in maart 2019 een brief geschreven aan Zaanstad met waarbij wij stelden:
Dit "duurzaam alternatief" wordt momenteel zwaar ter discussie gesteld. Gezien de productiemethode van LNG en gezien het vervuilende methaanslib waar men mee in zijn maag zit, lijkt het maar zeer de vraag of dit de "duurzaamheid" is die we wensen. Tenslotte dient ook een gemeente in dit kader o.i. te kijken naar de hele footprint en niet slechts naar de uitstoot op dat moment in die eigen gemeente.

Uit de verschenen studie die werd uitgevoerd door drs. Edwin Verberght bij professor Edwin van Hassel van de universiteit van Antwerpen:

Voors en tegens LNG

Wat LNG als binnenvaartbrandstof betreft, maakte de auteur een kostenbatenanalyse voor een 110 meter-tanker. Verberght: 'LNG is op het vlak van emissies zoals zwavel, fijnstof en stikstof, goed voor het milieu en de volksgezondheid. Maar door de zogenoemde methaanslip scoort deze brandstof op het vlak van broeikasgassen niet goed. Als men veronderstelt dat methaan 25 keer slechter is voor het klimaat dan CO2, dan is volgens de berekeningen een dual fuelmotor slechts 5% klimaatvriendelijker dan een dieselmotor.'

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

Het verbaast ons dan ook niet Transport en Environment (T&E), dat de testresultaten publiceerde, zegt dat EU-regeringen moeten stoppen met het stimuleren van de vervuilende LNG-vrachtwagens door een einde te maken aan de extreem lage belastingtarieven die fossiel gas voor transport in de meeste landen heeft.

Zeker als we ons realiseren dat degenen die heel innovatief hiermee gestart zijn in de binnenvaart zoals Veerhaven, de DEEN groep en DARI BV op hun schreden terugkeren en weer "gewoon" op diesel (Gasolie) varen.

Het verbaast ons wel dat kennelijk nog steeds zo weinig beleidsmakers op de hoogte zijn van de harde cijfers of er in ieder geval niet naar handelen.

In het recente rapport stootten de drie geteste LNG-vrachtwagens twee tot vijf keer meer giftige NOx uit dan de dieselvrachtwagen met het laagste testresultaat bij het rijden in een combinatie van stedelijke gebieden, regionale routes en snelwegen. Bij het rijden in dorpen en steden bleken de gastrucks 2 tot 3,5 keer meer NOx af te geven dan de geteste dieselvrachtwagens met de laagste uitstoot.

We zijn allemaal op zoek naar een schonere manier van vervoeren, maar daarbij moeten we oppassen niet in tunnelvisies terecht te komen en ons voortdurend afvragen: biedt dit de juiste oplossing, ook op termijn?

Wat het artikel betreft zie:
https://www.transport-online.nl/site/107242/testresultaten-tonen-aan-lng-vrachtwagens-veel-vuiler-dan-dieselvrachtwagens/?fbclid=IwAR3SCCYFvDJ41aw8_UiewNJh_YxIVj3vtnp0syOmRs68re6SufZibAE8sc4#.X7KJb53_eu3.

OPROEP meldt ervaringen met Nederlandse bio brandstof

Meld problemen met biobrandstof.

Over een jaar wordt het VERPLICHT om BIO /Fame bij te mengen, maar we signaleren een aantal problemen (met de motoren). Daarom willen we u wijzen op een meldpunt.

https://www.meldpunt-binnenvaart.nl/index.php/978563?lang=nl
Hier kunt u alle problemen met biobrandstof melden. Het kan anoniem.

Achtergrond:
In Nederland zien we problemen ontstaan waar we dat in Duitsland niet zien. Dat lijkt raar, maar er is een verklaring voor:
In Duitsland zijn geen problemen met de toevoeging van Bio, omdat daar alleen zuivere rapsolie toegevoegd mag worden en wel tot zelfs 30%.

In Nederland mag Fame tot 18,3% bestaan uit dierlijke vetten en resten die uit huisafval komen. Niet raar dat er problemen komen dus.

Maar let wel over een jaar wordt het VERPLICHT om BIO /Fame bij te mengen, vandaar de website. Dus melden, anders zitten we er echt mee!

Vergroening binnenvaart: funest voor je motor?

Sommige van onze denktankleden zijn druk met dit onderwerp bezig en hebben veel contacten bij zowel leveranciers als bij collega's die hun best doen om te vergroenen. Die informatie wil ik graag delen.

Eén van onze leden heeft het dossier brandstofkwaliteit naar boven gehaald, omdat wij diverse berichten horen over toevoegingen aan de brandstof. Het ene is Bio in de normale diesel en dan de Fame in combinatie met GTL, de zogenaamde Change TL.

Bij Fame zit het probleem in wat is het voor samenstelling: Veel Bio of veel gerecyclede frietvet etc. Bij de gerecyclede toevoeging zit het probleem in het uitzakken en dus een laag vet onderin de tank/filters krijgen. Dit komt vooral voor bij lage temperaturen. Dit is ook de reden dat Shell het niet verkoopt en dus ook geen ondersteuning geeft.

Bij problemen kom je dus bij het bunkerstation/leverancier terecht. Ook bij navragen wist men niet of de toegevoegde Fame aan de EN950 norm voldoet.

Wij vinden het ook een kwalijke zaak dat we als binnenvaart op deze manier met certificaten zogenaamd schoon zijn, maar niet aan de pijp. Dit doet ons erg denken aan het verstoken van hout met alle gevolgen van dien voor de omgeving en de luchtkwaliteit.

Ervaring van een denktanklid:
Ik lag vorig jaar bij Slurink in A'dam te bunkeren toen er een tankwagen met Change-TL stond te laden. De biologische versie van GTL. Bij navraag zei de betreffende medewerker tegen mij: "Begin er niet aan, want het is gewoon rotzooi voor je motor".

Wat ik eruit begrijp is dat het licht bij de brandstofproducenten inmiddels ook aangaat... Nu de politiek nog.

Conclusie: Goed voor het milieu is in dit geval funest voor je motor (en dat helpt het milieu uiteindelijk dus ook niet).

FLITSLAMPJES

Afvalcontainers in Zaanstad geplaatst

De gemeente heeft op de Burcht in Zaandam en op de kade van het Noordeinde in Wormerveer een groene afvalcontainer voor de beroepsvaart geplaatst. De bedoeling is dat er binnenkort ook eentje in de Havenstraat in Zaandam komt te staan.

Vlakbij de Wilhelminasluis in Zaandam komen ook nog extra containers. Hiermee komt Zaanstad tegemoet aan de wens van de scheepvaart om op verschillende plekken langs de Zaan afvalafgiftepunten te creëren waar zij hun restafval kwijt kunnen. Ze zijn niet bedoeld voor grote partijen afval van riviercruiseschepen. De containers zijn alleen te openen met een speciale ecokaart en alleen beroepsschippers hebben zo'n kaart. De bakken hebben een chip waarmee de gemeente kan zien hoe vol deze zit en wanneer er geleegd moet worden. De kosten voor de aanschaf, het onderhoud en het legen van de bakken worden gefinancierd uit de havengelden die binnenschippers betalen.

De drones komen eraan

Dat de overheid haar belofte geen gestand doet (kan doen) waarbij de privacy van de schippers beschermd zou zijn bij het verplichte gebruik van AIS, weten we al een tijd.

Inmiddels wordt AIS, bedoeld als hulpmiddel bij het varen, niet alleen gebruikt door de overheid om de vaarsnelheid van een schip vast te stellen of om havengeld te rekenen, maar ook door criminelen die drugs in containers plaatsen en de schepen makkelijk kunnen volgen. Dat heeft al tot angstwekkende taferelen geleid.

Het is dus ook niet verwonderlijk dat wij met het nodige wantrouwen het inzetten van drones tegemoetzien, zoals inmiddels aangekondigd is.

Bescherming privacy binnenvaart bij AIS en gebruik van drones
Wat is onze privacy waard? Wat gebeurt er met de beelden? Hoe weet je dat de bestuurder van deze drone geen kwade bedoelingen heeft? (je zult maar op een tanker varen). Enkele leden hebben al ervaringen met het constant achtervolgd worden door een drone en we kunnen u vertellen dat dat geen fijne ervaring is.

De ASV heeft de leden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat hierover benaderd en op ASV facebook om reacties gevraagd.
Wij vragen ons af of dit zomaar mag en vinden het een slechte zaak, dat er vooraf geen contact met ons hierover is opgenomen.

Goed zeemanschap

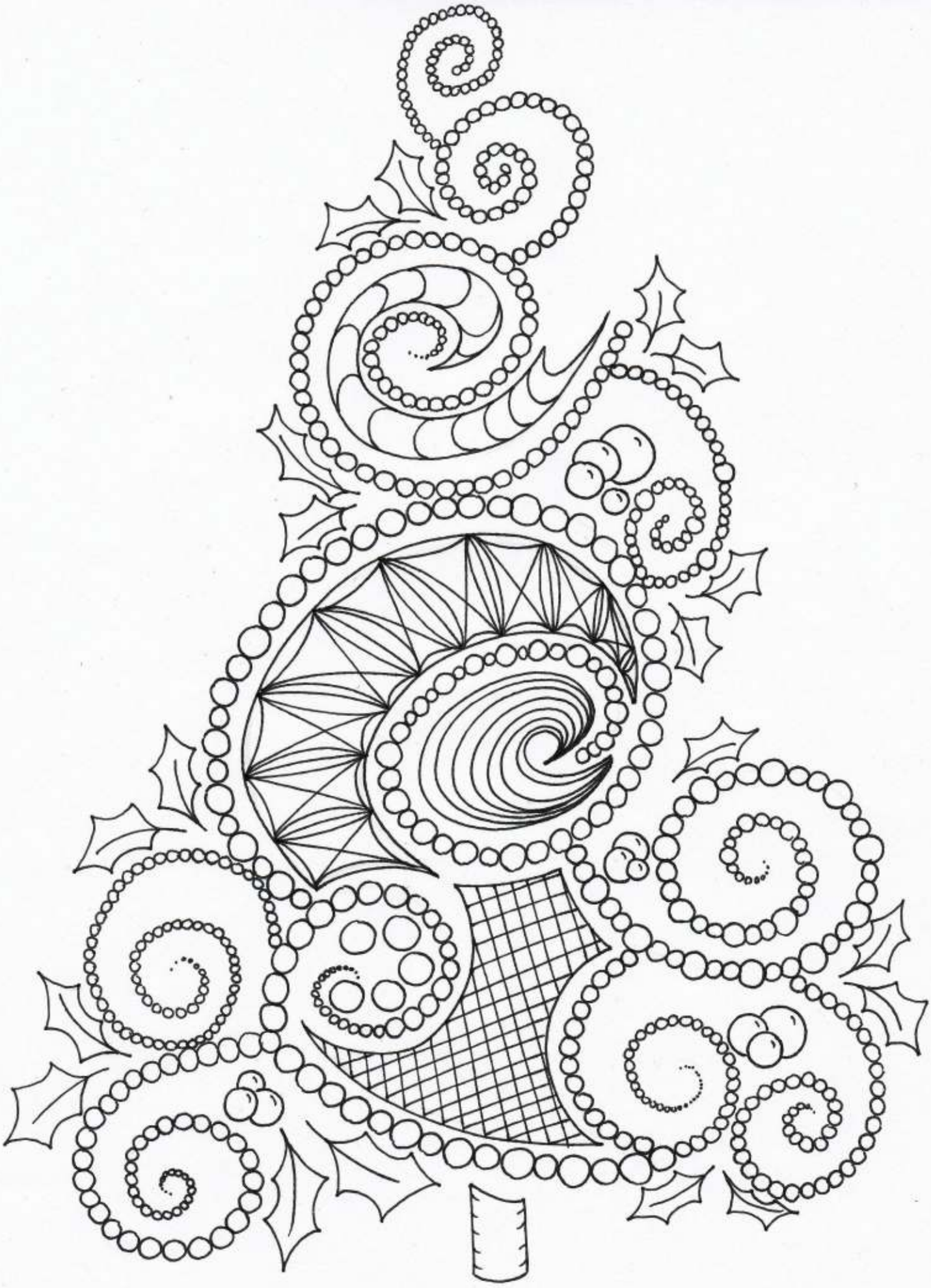
Hoe zit het met ons goed zeemanschap? En een compliment voor RWS.

Wordt er nog afgestopt als we een collega zien liggen op een ligplaats? Minder en minder, begrijpen wij. Zelfs als de bemanning de auto aan het afzetten is, veroorzaakt men golfslag met alle gevolgen van dien. Bij navragen krijgen we het foute antwoord, dat men zo hard mag varen. Ja, MAG, niet MOET. Want je hoort altijd rekening te houden met elkaar toch?

Dat betekent geen hinderlijke golfslag veroorzaken en de schroef afzetten in de sluis of in ieder geval eens omkijken, zodat je kunt zien wat je aanricht zodat je wellicht tot de conclusie komt toch dat touwtje er maar bij te zetten.

Al die verplichtingen, we worden er gek van. Maar een beetje rekening met elkaar houden, maakt het leven zoveel prettiger.
Hier zien we palen met bijna afgescheurde bolders. Achterstallig onderhoud? Of (ook) de wijze waarop sommige schippers met enorme kracht vastmaken waar bijna niets tegen bestand is?

Hier op het buiten-IJ bij Schellingwoude heeft Rijkswaterstaat wel enorm snel ingegrepen. Na de melding van deze levensgevaarlijke situatie heeft men de paal gemarkeerd met linten en bijna direct gerepareerd.



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.

Wij wensen u allen
prettige feestdagen
en een gezond 2021!
Bestuur en denktank
ASV

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

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

Penningmeester
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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