ASV Nieuwsbrief

Oktober 2019

Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Afborrelen
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

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

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Esther Lubbers, Liesbeth de Jonge, Ronald Sipsma, Gerberdien Le Sage, Tineke Veuger, Falco Schoenmakers
Voorpagina: Esther Lubbers

INHOUD

Voorwoord
4 Herfst, herfst, wat heb je te koop?

Uitnodiging
5 Afborrelen

Vergadering
6 Verslag ledenvergadering 28 september 2019
10 De ASV geeft niet op
12 Rede najaarsvergadering 2019

Politiek
13 Politiek politiek
15 Vervolg reactie Ministerie op brandbrief
15 Samenvatting begrotingsvoorstellen
18 Resultaten gesprek betreffende gifboten SP
20 Werkgroep hardheidsclausule
21 Goederenvervoeragenda: een eerste indruk
22 Doelstelling ambitie goederenvervoer
23 Rechtsongelijkheid boeren versus schippers
23 Boeren en de toekomst van de binnenvaart

Binnenvaartcongres
24 Verslag binnenvaartcongres in diergaarde Blijdorp

CCR/Estrin
24 Erkennen van kwalificaties

Bedienen op afstand
26 Onderzoek ongeval Zaanstad
27 Vlot en veilig

Ligplaatsen
28 Ligplaatsen Gorkum
30 Verslag bijeenkomst ligplaatsen Gorkum
31 Spanningen lopen op in Zwolle
31 Nieuw portaal havengelden (kan bij ligplaatsen)
32 Handhaving havendienst Rotterdam

Nautisch-Technisch
33 Loopsteiger Kreekerak
33 Cäcilienbrücke Oldenburg
34 Onderbouwing vraag om evaluatie van bedienen bruggen en sluizen op afstand
35 Hefbrug Boskoop dicht.

Deventer
36 Brief gemeente Deventer
37 Deventer wijst verzoek nadeelcompensatie af

Flitslampjes
38 Wat men al niet bespreekt in Straatsburg
38 Belastingdienst geeft eenmanszaken een nieuw BTW nummer
39 Stimuleringsregeling schone binnenvaart
39 SAB-Happer de flap

28 december 2019 - We sluiten 2019 af met: * AFBORRELEN* [blz 5]

Voorwoord

Herfst, herfst, wat heb je te koop?

De strandtenten worden weer afgebroken, de tuinsets weer in het vooronder opgeborgen en de boordlampen gaan steeds weer eerder aan. Jaja, de zomer is weer voorbij. En wat was de zomer weer lekker he. Nu vallen de bladeren van de bomen en worden de dagen steeds korter. Ik wilde een bruggetje maken met de eikels die van de bomen vallen, maar laten we dat maar niet doen omdat wij fatsoenlijke mensen zijn. Alhoewel soms……. Zo las ik laatst een stuk over de actie van de SP die op Pannerden gingen staan, waar ze dan zogenaamd “illegaal lozen” gingen constateren. Je wilt je taal netjes houden, maar de haren schieten recht overeind. En al helemaal als je de nieuwsdocumentaire ziet. In het filmpje zie je amper een tanker varen. Elke schipper die dit ziet schudt zijn hoofd. Wat we persoonlijk ook vinden van het varend ontgassen, we kunnen niet anders dan constateren dat in dit geval de SP leugens voor feiten de wereld in helpt en zo de scheepvaart wegzet als vervuilend. Na de actie van de SP zijn er werkelijk mensen geweest die langs een droge lading schip reden met hun oude benzineauto en heel hard uit het raam riepen, milieuvervuilers! Ik weet, dit zijn acties van éénlingen, maar het imago van de binnenvaart loopt schade op. Gemeente en politiek die besluiten maken, beslissingen nemen en acties uitvoeren zonder echt verstand van zaken te hebben of naar de schipper luisteren. Helaas komen wij dit steeds vaker tegen. Dan zou je eigenlijk je taalgebruik willen verlagen naar het niveau van een 16-jarige en dat zie ik helaas soms ook gebeuren op onder andere facebook. Ik wil nogmaals zeggen tegen iedereen; laten wij het gesprek blijven voeren op een fatsoenlijke manier, hoe moeilijk dat soms ook is. Alleen op die manier kunnen we serieus genomen worden. Zeg nou zelf, neemt u een scheldend iemand serieus?

Maar nogmaals, sommige reacties zijn begrijpelijk. Zo ontvingen wij een brief van een schipper die opgesloten heeft gelegen in de haven van Deventer vorige zomer. De brief was de reactie van de gemeente Deventer op een schrijven van de schipper aan hen. Zo hard, gemeen en onbegrijpelijk als je als schipper dan aangeschreven wordt, is echt bizar. De ASV vecht tegen zulke gemeentes en instanties. Maar dan wel met fatsoenlijke woorden en op een fatsoenlijk niveau. Nee, wij nemen geen blad voor de mond en laten ons ook niet het zwijgen opleggen. Wij gaan het gesprek aan en informeren de schippers transparant. Er wordt onwijs veel werk verzet door het bestuur en door de denktank. Soms werkt het en soms zakt de moed je in de schoenen. Maar we blijven doorgaan met ons werk om ons beroep in stand te houden en de diversiteit van de vloot te behouden. De bladeren kunnen dan wel van de boom vallen, zolang de boom wortels heeft zullen er weer nieuwe bladeren aangroeien en zal de boom groter en groter worden. U bent die wortel die de boom bladeren geeft. En groeien doet de ASV als nooit tevoren. De ASV krijgt hoe langer hoe meer leden in haar bestand, daar waar sommigen het allang opgegeven hebben. Maar er moet vanaf de wortel heel wat gebeuren om daadwerkelijk bladeren aan de boom te krijgen. Als u eenmaal een wortel bent, wilt u dan ook eens kijken hoe u de ASV kunt voeden, zodat we meer en meer bloeien? Omdat we zo groeien, zijn er steeds meer mensen nodig die naar overleggen gaan. Wij kunnen als denktank naar veel overleggen toe, maar het wordt wel steeds moeilijker. De druk op het bestuur en denktank neemt toe. Soms is het heel praktisch en zijn we blij met foto’s voor in de nieuwsbrief bijvoorbeeld. Samen laten we de grote en mooie ASV-boom bloeien. Wij willen u graag uitnodigen voor ons georganiseerde evenement genaamd “afborrelen”. In plaats van een nieuwjaarsborrel willen wij graag met u het jaar afsluiten en proosten op het komende jaar. De borrelmiddag zal wat groter georganiseerd zijn dan u van ons gewend bent. Wij hopen van harte dat u ook komt om zo samen een gezellige middag te hebben met uw collega’s uit het vak. Een behouden vaart!!!

Ronald Sipsma

Afborrelen 2019

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

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

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

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

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

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

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

Wanneer: Zaterdag 28 december 2019

Hoelaat: 15.00 tot 20.00 uur

Waar: Het Develpaviljoen - Parklaan 1 - 3335 LM Zwijndrecht

(Voldoende parkeergelegenheid - gratis)

Ledenvergadering

Verslag ledenvergadering 28 september 2019

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

Rede
Voorzitter Gerberdien le Sage spreekt de rede uit.

Goedkeuring agenda
Agenda goedgekeurd.

Goedkeuring verslag van de vorige vergadering
Het verslag wordt goedgekeurd.

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

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

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

Ministerie

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

Hardheidsclausule

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

Ongevallen Werkgroep

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

WBA

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

Rondvraag

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

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

PAUZE

Voorzitter Gerberdien le Sage spreekt de rede uit.

Begrotingsvoorstellen

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

Vergroening

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

Ontgassen

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

Alle hens aan dek

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

EVDB

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

Frankrijk

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

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

Gesprek met Minister en Ministerie
De ASV is uitgenodigd om te komen praten over de omgekeerde modal shift, die nu gaande is. Vervoer van water naar de weg, terwijl het vervoer juist van de weg naar het water moet. Dit was een positief gesprek en ons is gevraagd om met oplossingen te komen. Wij hebben een Position Paper gemaakt met daarin oplossingen om weer meer vervoer naar het water te krijgen. Een tweede gesprek op het Ministerie was heel negatief. Men wilde niet praten over onze voorstellen en had het alleen over de hardheidsclausule. Dronkers vroeg zich af of de kleine binnenvaart wel noodzakelijk was. Daarom hebben we het Ministerie uitgenodigd bij Ronald aan boord, een schip van 50 jaar oud. Ze geloven ons niet dat het heel belangrijk is om de diversiteit van de vloot te behouden. Evofenedex was namens de verladers ook uitgenodigd en heeft een heel goed verhaal gehouden dat het belangrijk is om de diversiteit en dus de kleine binnenvaart te behouden. Ze hebben nu kunnen zien dat een schip van 50 jaar oud nog prima in staat is om goederen te vervoeren. Ook al is misschien de stahoogte niet helemaal oké volgens de regels en staat het bed niet helemaal in de slaapkamer zoals het volgens de regels straks zou moeten. Ze hebben een goed beeld kunnen krijgen wat de kleine binnenvaart nu eigenlijk is. Daarna hebben we een afspraak gehad met de Minister en gezegd dat de hardheidsclausule niet gaat werken. De Minister heeft beloofd een onderzoek in te stellen en wij hebben binnen een week een voorstel op tafel gelegd hoe het wel zou kunnen werken. Er is een werkgroep opgericht met de verschillende partijen en bonden, waar we gelijk al niet veel fiducie in hadden. Het Ministerie vraagt zich af waarom er geen aanvragen komen voor de hardheidsclausule. Met massale aanvragen, liefst 100, kunnen we misschien iets bereiken, aldus het Ministerie. Wij hebben gezegd dat de hardheidsclausule niet werkt, te lang duurt en te moeilijk is en daarom beginnen schippers er niet aan. We hebben van alles geopperd, maar niets helpt. Opeens ging het Ministerie het over een andere boeg gooien en hadden we het opeens over bedrijfsvoering. Uiteindelijk is er afgesproken dat we gezamenlijk een brief zouden opstellen om de schipper te vragen om de hardheidsclausule te gaan aanvragen. Maar er is nog steeds geen brief. Op 13 augustus hebben we overleg gehad en CBRB zou de brief maken. Er is nog niet eens een concept. Dit alles gaat over de regels die moeten ingaan op 2030. Maar daar hebben we niets aan op de korte termijn. Het is bijna 2020 en mensen die na 2020 moeten keuren, komen in de problemen. Nederland zou moeten zeggen dat ze het allemaal verkeerd hebben ingeschat en de CCR ook, maar dat kan schijnbaar niet, dus laten we de binnenvaart maar grotendeels verdwijnen. Zeker de kleine binnenvaart tot 1500 ton. Joost Uitkom (Evofenedex) zegt dat wanneer het Ministerie niet wil, we meer druk moeten gaan zetten op Tweede kamerleden. Wij willen daar wel mee helpen. Ook op de heer Dronkers moet meer druk gezet worden. Het lijkt allemaal van het Ministerie te komen, maar wanneer je de heer Dronkers zelf spreekt, lijkt hij wel de man die we moeten hebben.
EOC inspecteurs geven aan te weinig kennis te hebben van de HHC. Wel zeggen ze dat ze mee willen helpen om de schipper te helpen met een HHC aanvraag, maar dat er een groot te kort is aan inspecteurs. Ze zijn van 85 naar 55 inspecteurs gegaan, waarvan er nu de komende 10 jaar nog eens velen uit gaan.
Ligplaatsen Gorkum
Er waren ons 24 ligplaatsen beloofd. Er komen nu 4 extra ligplaatsen in de haven, maar dan zijn het er nog lang geen 24. Ze gaan verder zoeken naar meer ligplaatsen.

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

Rondvraag
Jannes Ooms vraagt zich af of de schipper die in beroep gaat tegen de gemeente Deventer, ook een rechtsbijstandsverzekering heeft. Het is eigenlijk algemeen belang, dus moet de ASV hierin misschien ondersteunen. De EOC zegt dat een lid van hen ook in Deventer heeft gelegen en dat ze gaan kijken wat ze kunnen doen. De ASV gaat deze schipper bellen en wanneer nodig, kijken of we kunnen ondersteunen.
Falco Schoenmakers heeft een vraag van een lid gekregen wat de ASV doet voor de ligplaatsen op de Rijn. Gerberdien antwoordt dat we in contact zijn met de EVDB, maar eerst de EVDB de kans willen geven. Er zijn ook mensen van andere bonden lid van de EVDB en dat willen we zo houden. Maar als de EVDB steun nodig heeft, zal de ASV die bieden.
Martijn Michielse zegt dat er laatst een ASV lid een waarschuwing kreeg van de politie, omdat hij de werktijden niet had ingevuld in het vaartijdenboek. Ron Breedveld zegt dat je alleen de vaar- en rusttijden in het vaartijdenboek moet noteren. Wanneer je personeel in dienst hebt, moet je apart daarvoor de werktijden noteren, maar niet in het vaartijdenboek. Als je geen personeel hebt, hoef je geen werktijden bij te houden.
Een Belgische collega vraagt wat de ASV weet van een nieuwe regel waarover op 16 oktober dit jaar gestemd gaat worden, waarin vastgelegd is dat elk schip een katalysator moet hebben vanaf 1-1-2020 bij inbouw van een motor en de overgangstermijn in 2025 verloopt en dat dan iedereen een katalysator moet hebben. De ASV zegt hiervan niet op de hoogte te zijn en ook de EOC had nog niet eerder van dit verhaal gehoord.

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

DE ASV GEEFT NIET OP

Het lijkt erop dat velen, waaronder het Ministerie IenW vanuit een krantenkop in de Schuttevaer hebben begrepen dat de ASV de aanpassing van de hardheidsclausule op zou geven. Niets is minder waar DE ASV GEEFT NIET OP.

Het artikel uit de Schuttevaer opent met de kop “ASV geeft de strijd om hardheidsclausule op”; een kop waar velen van zullen schrikken maar een pakkende kop is soms wat kort door de bocht. De kop “ASV geeft de strijd om aanpassing van de hardheidsclausule voor 2020 te regelen op” zou meer recht hebben gedaan aan hetgeen er aan de orde is.

Want de ASV stelt vast dat die aangepaste hardheidsclausule er niet meer kan komen voor 2020 gezien het pad (en het tempo) dat bewandeld wordt door de werkgroep onder voorzitterschap van het Ministerie IenW. En wat betreft de kans om het voorstel van de Minister om een aangepaste hardheidsclausule snel (nog voor 2020) te regelen gooit de ASV inderdaad de handdoek in de ring. Op de wijze waarop het nu gaat is dat onmogelijk. En dat is een ernstige zaak want we weten allemaal dat vanaf 2020 de geluidseisen een grote rol gaan spelen bij de keuringen.

Maar betekent dat dat de ASV de strijd opgeeft? NEE, natuurlijk niet. Wij gaan gewoon door, en dat is -onder andere- door erop te wijzen dat deze weg niet de juiste weg is.

De kop van het artikel deed niet alleen mensen schrikken, het schiep ook verwarring. Zo concludeerde het Ministerie IenW (directie maritieme zaken afdeling binnenvaart en vaarwegen) dat de ASV niet meer verder wil en dus uit de werkgroep hardheidsclausule stapt.

Helaas werd niet de moeite genomen bij de ASV na te vragen of men inderdaad de conclusie moest trekken dat de ASV deze werkgroep zou verlaten maar werd aan alle leden van die werkgroep medegedeeld dat “kennelijk” de ASV “*…….niet bereid is tot het opvolgen van hetgeen is afgesproken in de werkgroep hardheidsclausule…..”*

Op 4 oktober heeft de ASV daarop een reactie gestuurd aan alle betrokkenen bij de werkgroep Hardheidsclausule. Dat is onderstaand schrijven:

Met verbazing lazen wij uw schrijven aan de deelnemers van de werkgroep HHC.

“Via de pers vernamen wij, enz., enz.”

Sinds wanneer trekt het ministerie conclusies op basis van krantenkoppen? Van een overheidsinstantie mogen wij toch op zijn minst verwachten dat berichtgeving geverifieerd wordt alvorens er conclusies getrokken worden en men overlegpartners poogt te beïnvloeden. En dan vinden wij het ministerie wel heel voortvarend handelen op berichtgeving in een krant.

De werkgroep heeft weinig bewogen om vaart te maken met de doelen waarvoor ze is ingesteld. Zo is er nog geen brief opgesteld, maar ook nog geen mail wisseling in de werkgroep geweest met de vraag, hoe het staat met het opstellen van de brief. De ASV vraagt zich af of het ministerie nut en noodzaak wel ziet van de werkgroep HHC. Dit vermoeden wordt nog maar eens bevestigd doordat het ministerie er een mail uit doet gaan naar alle leden van de werkgroep, met de suggestie de werkgroep maar op te heffen op basis van een niet geverifieerd krantenartikel. Hieruit maakt de ASV op dat het ministerie helemaal geen zin heeft in een werkgroep en met tegenzin haar opdracht uitvoert, om vervolgens de eerste beste kans te grijpen om de groep op te heffen en haar handen in onschuld te wassen. Het is toch zo belangrijk dat wij samen de oplossing van het probleem vinden? Het probleem is toch dat de HHC niet effectief werkt en we zoveel mogelijk aanvragen verzamelen om te onderzoeken waar de knelpunten liggen? Stel dat de ASV al uit de werkgroep zou willen, verdwijnen daarmee dan ook de knelpunten in de HHC voor het ministerie?

Het is overigens niet de ASV die graag een werkgroep wilde om de huidige HHC te onderzoeken. De opdracht voor het bijeenroepen van een werkgroep komt vanuit het ministerie en de minister zelf. De directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken zelf heeft hiervoor een voorstel gedaan op de bijeenkomst aan boord van het motorschip Andamento. De ASV heeft altijd al gezegd dat een werkgroep voor onderzoek naar de huidige HHC geen oplossing is voor de modal shift. Daarom heeft de ASV ook een voorstel HHC gemaakt, zoals die er volgens de ASV uit moet zien. Echter, omdat de ASV een vereniging is die graag samen naar oplossingen voor problemen wil zoeken, hebben wij ingestemd mee te werken met een werkgroep.

De opdracht van de minister was om een testcase door de HHC te laten lopen, om te kijken of er nationaal al knelpunten lagen, waar verbeteringen konden plaatsvinden. De opdracht ter voorbereiding van de werkgroep was om casussen aan te leveren. De ASV heeft dit gedaan door een offerte van een motorschip aan te leveren en het voorstel, deze te gebruiken als testcase. De ASV was overigens de enige partij die een casus aangeleverd heeft. De minister zelf heeft geopperd om (desnoods) een spookschip te gebruiken als er geen casus voorhanden was. Tijdens de bijeenkomst werd duidelijk, dat de werkgroep in wilde zetten op het verzamelen van zoveel mogelijk aanvragen en niet op het laten lopen van een testcase. De ASV heeft tijdens de bijeenkomst meerdere malen aangegeven, dat volgens ons het doen van een oproep aan scheepseigenaren geen oplossing biedt voor het stoppen van de modal shift op korte termijn.

De ASV heeft van meet af aan weinig vertrouwen gehad in de werking van de werkgroep en de motivatie van de deelnemers. Ons onderbuikgevoel wordt voor ons bevestigd, doordat het ministerie het eerste beste krantenartikel aangrijpt om te opperen, maar te stoppen met de werkgroep. De ASV heeft recent een bericht verstuurd naar de directeur Maritieme zaken van het Ministerie IenW met een aantal vragen naar de stand van zaken en wij hebben ook onze twijfels over de werking van de werkgroep uitgesproken. De directeur Maritieme zaken van het Ministerie IenW kon zich echter niet vinden in onze twijfels en stelde dat met volle overtuiging en goede wil vooruitgang geboekt is. Afijn, zoveel overtuiging en goede wil dus.

Op onze najaarsvergadering hebben wij de stand van zaken gedeeld met onze leden waar ook de pers bij was. Onze leden hebben hun zorgen geuit over de werkgroep en verteld er weinig vertrouwen in te hebben. Samen met onze bevindingen en de lange stilte vanuit de werkgroep is er in een interview aangegeven, dat de ASV weinig vertrouwen heeft in de oplossing van een HHC voor 2020. Nooit hebben wij gezegd het op te geven of uit de werkgroep te willen. Wat het ministerie of haar medewerkers zelf hadden kunnen constateren, indien er ooit eens gebruik gemaakt zou worden van uitnodigingen, die telkens weer door ons aan uw adres verstuurd worden.

Naar aanleiding van deze gebeurtenis willen wij de werkgroep vragen om nu echt met een plan te komen, dat op zeer korte termijn een oplossing biedt voor de binnenvaart door een HHC te ontwikkelen, die werkbaar is en binnen no-time een uitkomst kan geven om de omgekeerde modal shift te stoppen. Het doen van een oproep gaat daar echt niet aan bijdragen, dat weten we allemaal, omdat we nu nog maar 58 dagen te gaan hebben tot de eerstvolgende overgangstermijn verloopt. De ASV wil de omgekeerde modal shift stoppen en gaat dat op alle mogelijke manieren proberen te bereiken. U ook?

Bestuur en denktank ASV,
Opvallend is dat de CBRB en BLN die toch samen met de ASV “de sector” vormen geen contact hierover hebben gezocht met de ASV. De CBRB is inmiddels al enkele weken bezig om na afspraak in de werkgroep een voorstel te schrijven van de oproep aan de schippers om een hardheidsclausule aan te vragen maar dat is er nog niet. Wel had de CBRB een dag na de “conclusie” van het ministerie dat de ASV geen deel meer uit wenste te maken van de werkgroep een reactie klaar over hoe men verder wilde in de werkgroep.

Naast de CBRB stelde BLN een dag vast wel (zonder de ASV) verder te willen met de werkgroep.

Inmiddels heeft er een verhelderend telefonisch gesprek plaatsgevonden met het Ministerie IenW waarbij is afgesproken dat de ASV deel blijft uitmaken van de werkgroep hardheidsclausule. De eerste stap is nu het zorgen dat CBRB haar afspraak nakomt en een voorstel schrijven aanlevert om schippers op te roepen gebruik te maken van de hardheidsclausule.

Tot zover….

Rede

Welkom allemaal op de najaarsvergadering van de ASV

Beste mensen, wat vliegt de tijd. Zo zaten we hier nog bij de voorjaarsvergadering en nu zijn we al weer een half jaar verder. Terugkijkend hierop is er weer veel gedaan door de ASV, maar staat de wereld om ons heen ook niet stil.

Zo zijn er allerlei onderwerpen die spelen, die vooral het woord vergroening, duurzaamheid of stikstof moeten bevatten.

Natuurlijk moeten we zuinig omgaan met onze planeet, maar ik zou bijna een oproep willen doen: MENSEN, VERTEL HET EERLIJKE VERHAAL.
Er zijn zoveel partijen die hun gelijk willen in hun verhaal, dat het soms schadelijk wordt voor de toekomst.

Neem nu de vergroening.
Het is altijd goed dat er nieuwe dingen ontwikkeld worden die een verbetering zijn t.o.v. het oude.Maar soms zijn het alleen maar Hosanna verhalen, waarbij je ziet als je je erin verdiept dat het soms gewoon niet klopt of te mooi is om waar te zijn.Daar schuilt dan het gevaar dat de schipper straks in de verkeerde dingen gaat investeren en dat is uit het verleden gebleken, geen goed idee. Zeker niet als dit gepusht is door de overheid. Daar schiet de binnenvaartsector in de toekomst niets mee op.

Beste mensen, laten we hier gewoon eerlijk over zijn en vasthouden aan ”van je fouten kun je of moet je leren”.

Duurzaamheid.
Maar wat is nu helemaal duurzaam? Tja, het is maar net wie je die vraag stelt. Volgens mij komt het in deze wegwerpmaatschappij toch niet goed.

Zo lees ik in de binnenvaartkrant een stuk en ik CITEER “ dat de binnenvaart meer werk moet maken van Duurzaamheid en Digitalisering, zonder die twee D’s kan de bedrijfstak zijn toekomst wel eens verspelen!” Aldus de waarschuwing van de topman van het Ministerie dhr. Dronkers. Een modaliteit die zich niet volledig kan verduurzamen, zal niet blijven bestaan. Vervolgens komt er een vergelijking met de vrachtauto waarvan de motor na 7 jaar vervangen wordt door een schonere motor. Scheepsmotoren gaan te lang mee.

Ik vraag mij af wat we dan mogen geloven van dhr. Dronkers uitgesproken wil naar ons toe, om de modal shift te bereiken en de omgekeerde modal shift te stoppen? Want zoals het nu lijkt, legt hij hierbij de bal eenzijdig bij de schipper.

Het is geen geheim, dat we weten wat er met het merendeel van die vrachtauto’s gebeurt. Wij danken die “oude rommel” af en het gaat naar de Oostbloklanden of via zeeboten naar b.v. Afrika. De aanwezige schipper die wel eens door Antwerpen vaart, kent vast het beeld op de kade en luiken van die zeeboten?

Waar blijft hier het verhaal van de 3 P’s: People, Planet, Profit?
Het produceren van al dat nieuw, o.a. de grondstoffen voor de accu’s, vinden we het opeens oké hoe mensen daar in erbarmelijke omstandigheden moeten werken, omdat wij hier zo duurzaam moeten zijn? Dat evenwicht dat er hoort te zijn in die drie P’s, is toch naar mijn mening ver te zoeken als je het hebt over duurzaamheid. Laten we in de binnenvaart eens beginnen met die schippers, die langs de officiële weg hebben aangetoond schoon te zijn en geïnvesteerd hebben in allerlei zaken om te vergroenen, te erkennen. En niet alleen via een Green Award.

Vanuit de overheid blijven roepen dat de schipper moet bewegen in deze, maar vervolgens zelf hier steken laat vallen, helpt natuurlijk niet. Sterker nog, het werkt averechts. Nog buiten beschouwing gelaten of die binnenvaart wel zo vervuilend is als men ons doet geloven. Reële cijfers ontbreken. In de cijfers die ze hiervoor gebruiken, wordt uitgegaan van de gebunkerde tonnen in Nederland. Maar met een internationaal varende vloot wordt van die tonnen niet alles in Nederland uitgestoten. Het stopt niet bij de grens van Duitsland en België.

Even een bruggetje naar de grens.
Het ontgassen en de actie van de SP in Gelderland.
Laat voor iedereen duidelijk zijn; de ASV is tegen illegaal ontgassen. Daar worden de bewoners en schippers zelf niet beter van. Maar de actie zoals de SP deze heeft opgezet, zijn wij allerminst over te spreken. Sterker nog, ik ben boos. Een partij die zegt ‘we moeten het samen doen’ heeft hier in mijn ogen de plank volledig misgeslagen. Het filmpje dat vertoond is in het nieuws en internet, daar ben ik behoorlijk boos over. Er is een enkele tanker op te zien, maar het merendeel was beunschip of droge lading. Gevolg dat we nu als hele sector te boek staan als een stelletje milieuvervuilers. Men roept dit langsrijdend bij het schip vanuit een stinkende auto ons even toe.

Ik neem het de SP kwalijk dat zij de binnenvaartsector op deze wijze imagoschade heeft aangedaan. Een ieder die zich bezig houdt om de binnenvaart op de kaart te zetten, en dan bedoel ik niet alleen de ASV, wordt hiermee op een 3-0 achterstand gezet.

Na aandringen van de ASV heeft men gezegd te stoppen met het volgen via de AIS. Ook zouden de acties niet tegen de schippers zijn, maar we zagen toch het filmpje?

Met een verrekijker en een neus ongeacht hoe de wind staat, noteert men scheepsnamen en trekt men conclusies. Vervolgens worden die schepen via sites opgespoord of gevolgd en zegt men daarmee niks illegaals te doen!

Niks illegaals doen? Het wil niet zeggen, omdat justitie het geen prioriteit geeft deze sites uit de lucht te halen, dat de SP legaal bezig is. Met dit soort acties is het koren op de molen voor o.a. RWS, die dit soort middelen graag wil gaan gebruiken.

Het CDNI geeft de mogelijkheid om goed vast te leggen hoe we dit Internationaal willen, dus een zaak van de politiek. Durf de veroorzakers en ontvangers aan te pakken, die dit schenden. Zorg voor voldoende ontgassingsmogelijkheden.
Wat heeft b.v. de provincie Gelderland eigenlijk al gedaan om voor extra mogelijkheden te zorgen om te ontgassen?

U ziet: er speelt van alles, maar tijdens de vergadering komen er nog veel meer onderwerpen aan bod.

Ik wilde afronden met u een mooie vergadering toe te wensen en ik dank u voor uw aandacht.

Gerberdien le Sage, voorzitter ASV

Politiek

Politiek politiek

Op 4 oktober jl. is de ASV weer op bezoek geweest in de Tweede Kamer. Ronald Sipsma, David Twigt en Sunniva Fluitsma spraken daar met de woordvoerders van het CDA, de SP en de PVV. Daarbij was de leidraad de begrotingsvoorstellen die de ASV aan de politici heeft gestuurd. Alle voorstellen zijn gericht op: Hoe houden we het leven in de binnenvaart leefbaar en hoe zorgen we voor vertrouwen in een toekomst voor de binnenvaart?
Een aantal zaken kwam in alle gesprekken voor, zoals de gevolgen van de jarenlange bezuinigingen op de vaarwegen, de impact van de drempels die er opgeworpen worden voor de binnenvaart, de vraag om een evaluatie van de gevolgen van het bedienen op afstand (de werking van de planning tools) en de voortgang van de gesprekken met de Minister betreffende de CCR. Daarbij is regelmatig gerefereerd aan de (omgekeerde) modal shift en de vraag vanuit de Minister van Nieuwenhuizen om te zorgen dat er meer vervoer over water gaat. Daarbij heeft iedere politieke partij zo zijn eigen specifieke aandachtspunten.

Gesprek met mevrouw Wytske de Pater-Postma, CDA

Het overkomt ons niet vaak, dat een politicus het initiatief neemt om een gesprek te voeren met de ASV, maar mevrouw de Pater vormt daarop een welkome uitzondering. Het enthousiasme van mevrouw de Pater voor de bedrijfstak was hartverwarmend. Nu heeft zij ook een voorsprong met ouders die op een charterschip gevaren hebben. Je proeft in haar woorden de empathie, het zich kunnen inleven in de schippers afhankelijk van het water en andere onvoorspelbare zaken.

Bij mevrouw de Pater heeft de ASV naast een uitleg over de CCR-perikelen zich vooral gefocust op het sociale aspect van varen op de binnenvaart. Dat een roef niet zomaar vergroot kan worden en deuren plotseling verbreed, begrijpt iemand die charterschepen kent maar al te goed, dus dat praat heel makkelijk. Ook het belang van goede ligplaatsen met voorzieningen inclusief een mogelijkheid tot huisvuilafgifte vond een gewillig oor. Wat vergroening betreft heeft de ASV aangegeven dat er gelden zijn (reservefonds) die daarvoor ingezet kunnen worden, maar ook dat er een level playing field moet zijn t.o.v. de ons omringende landen waar volop subsidies verstrekt worden. De ASV heeft gewezen op simpele te behalen resultaten middels bijvoorbeeld GTL en daarbij onze verbazing uitgesproken dat er wat dat betreft geen Europees beleid is, zodat GTL ook in landen als België en Frankrijk geladen zou kunnen worden.

We krijgen nog een rondleiding in de (werkelijk prachtige!) Handelingenkamer; de ruimte die dienstdoet als bibliotheek en waar alle Handelingen van de Eerste en Tweede Kamer zich bevinden. Alle tijd werd voor ons uitgetrokken, dus betekende dat dat we tot onze schaamte te laat waren voor de afspraak bij de SP.

Gesprek met de heer Çem Laçin, SP

Bij de SP zijn naast de heer Laçin ook aanwezig; Dirk Uijl, beleidsmedewerker infrastructuur en Frank Johan Hoogendam. De laatste werkt op het landelijke partijbureau van de SP als assistent van de partijsecretaris en is hier in de functie van beleidsmedewerker milieu.

De SP heeft veel tijd voor een gesprek met de ASV uitgetrokken. We spreken (natuurlijk) over de actie van de SP richting de “gifboten” en zijn het snel eens dat de wijze waarop de actie is gevoerd de schippers teveel als “schuldigen” heeft lijken aan te duiden. Na wat voorbeelden van reacties die schippers hierover hebben ontvangen en het verduidelijken van de schade die dit aan het imago van de binnenvaart doet, is wat beide partijen betreft de zaak uitgesproken. De ASV heeft daarbij gevraagd om bijvoorbeeld in het geval van het vervoer van vervuilde bagger vanuit andere landen naar Nederland rekening te houden met het feit dat de schuldige ook in dit geval niet de schipper is, maar degenen die dit vervoer mogelijk maken (waaronder provincies). De SP wijst ons op de interessante televisie-uitzending van Zembla: https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/waarom-verdwijnt-vervuilde-grond-in-onze-natuurplassen*

Het gebruik van AIS komt nog wel aan de orde: het feit dat er een artikel is verschenen waarin SP Gelderland zegt door te gaan met het via sites volgen van de schepen die “illegaal”(?) zouden lozen, omdat dit volgens RWS gewoon mag, is de ASV in het verkeerde keelgat geschoten. De ASV stelt daarbij dat hiermee de RWS in wezen de SP inzet om het acceptabel te maken, dat AIS ingezet wordt voor opsporingsdoeleinden. De heer Laçin vraagt om het betreffende artikel (is inmiddels opgestuurd) en stelt vast dat dit echt niet de bedoeling is. Natuurlijk zijn de verschillende afdelingen van een politieke partij in zekere zin autonoom, maar waar zaken in strijd zijn met het landelijk beleid zou dat toch niet moeten kunnen.

De SP weet wat er speelt wat betreft de CCR regelgeving en wil daar ook wat de begroting betreft weer vol op in zetten. Dat ondersteunt de ASV natuurlijk van harte.

Het probleem voor de SP is hoe men in de korte tijd die men heeft, kan kiezen uit welk van de onderwerpen men aan de orde laat komen zonder teveel overlap met andere partijen. We spreken af elkaar wat dat betreft optimaal op de hoogte te houden.

Gesprek met de heer Roy van Aalst, PVV

Bij de PVV spreken we met een oude bekende: de heer Roy van Aalst en daarbij maken we kennis met de heer Pool, PVV Statenlid Overijssel en beleidsmedewerker Infrastructuur en Waterstaat. Overijssel heeft dankzij de PVV een unanieme motie aangenomen ter behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot, dus daarvoor heeft de ASV nogmaals haar dank uitgesproken. In dit gesprek is het vooral de vraag op welke manier de PVV tijdens de begrotingsdebatten vindt dat men het beste met de ontwikkelingen wat betreft de CCR om zou moeten gaan. De PVV hecht heel erg aan het voortbestaan van de diversiteit van de vloot en vindt eigenlijk dat als er gevraagd zou worden om een pensioenuitkering voor schippers die gedwongen worden te stoppen, de handdoek van de strijd voor behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot in de ring gegooid wordt. Daar heeft de PVV natuurlijk gelijk in. Ook de ASV stelt dat behoud van een diverse vloot onze voorkeur heeft. We willen een mooie, gezonde en complete sector. Maar….mocht men willens en wetens op een koude sanering afstevenen, dan vindt de ASV dat die schippers “uitgekocht” zouden moeten worden, daarbij refererend aan de boeren waarbij het lijkt of de tendens is dat men dat een heel logische vraag vindt van de boeren die zouden moeten verdwijnen.

*Voetnoot:
Betreffende de uitzending van Zembla. Ook vanuit Noord-Frankrijk zien we schepen met vervuilde grond richting Nederland varen. Deze uitzending gaat vooral over vervuilde grond vanuit België. Een moedige schipper durft dit voor de televisie te vertellen. Petje af!
Zembla: Al meer dan 10 jaar worden in Nederland voormalige zandwinputten volgestort met bagger en licht vervuilde grond. In totaal gaat het om minstens 100 miljoen kubieke meter dat in plassen terecht is gekomen.
Soms zitten er veel meer vervuilende stoffen in de bagger dan officieel is toegestaan, blijkt uit onderzoek van ZEMBLA, onderzoekscollectief SPIT en Follow the Money. Onthullende documenten van baggeraars en toezichthouders laten zien dat men het in de praktijk niet zo nauw neemt met regels en voorschriften.

Het ondieper maken van plassen wordt door overheidsorganisaties en natuurbeheerders gepresenteerd als een verbetering van de biodiversiteit, maar wetenschappers trekken dat ernstig in twijfel.

(Vervolg) Reactie Minister op brandbrief: afspraken met de ASV

De Minister schrijft in haar brief, dat zij in de aankomende tijd (verder) gevolg zal geven aan de afspraken, die de Minister recentelijk tijdens persoonlijke gesprekken met de ASV heeft gemaakt, naar aanleiding van de zorgen over de (internationale) technische eisen aan binnenvaartschepen waaraan kleine schepen in de optiek van de ASV niet zouden kunnen voldoen.

Afspraak 1: aankaarten problematiek bij collega's in het buitenland
In de eerste plaats zal de Minister de door de ASV geuite zorgen over de toekomst van het kleine binnenvaartschip aankaarten bij haar collega's in het buitenland aan de hand van een position paper.

Afspraak 2: de hardheidsclausule tegen het licht houden om te komen tot een werkbare procedure
Ten tweede zal er op korte termijn een bijeenkomst plaatsvinden om gezamenlijk met de branche de onderbouwing van een concrete casus voor de aanvraag van een hardheidsclausule uit te werken voor een schip dat (na afloop van overgangsbepalingen) alleen tegen onevenredig hoge kosten aan de technische regelgeving kan voldoen of waarvoor het voldoen technisch moeilijk haalbaar is. Aan de hand daarvan kan worden bezien waar de knelpunten in de procedure liggen en welke aanpassingen noodzakelijk zijn om tot een voor de branche werkbare procedure te komen.

Afspraak 3: De Minister zal (vervolgens) aandacht vragen voor de werkbaarheid van de hardheidsclausule
De Minister zal hiervoor vervolgens op internationaal niveau aandacht vragen.

Afspraak 4: impactanalyse technische eisen met afloopdatum 2035
Ten slotte zal er een impactanalyse worden uitgevoerd ten aanzien van de technische eisen waarvan de overgangstermijn in 2035 afloopt.

Wat is NIET afgesproken? Wat hebben we niet bereikt?

Niet afgesproken 1: dat de Minister het voorstel van de ASV betreffende een beter werkende hardheidsclausule aan haar collega's zal voorleggen.

Niet afgesproken 2: dat er aangedrongen wordt op een evaluatie van de gevolgen van de CCR eisen (hoewel de Minister zo'n evaluatie wel redelijk leek te vinden).

Niet afgesproken 3: dat de ASV mag spreken met de CCR/CESNI.

Niet afgesproken 4: dat het deelorgaan heropgestart wordt.

Wat is er vervolgens gebeurd?

Werkgroep hardheidsclausule
De werkgroep hardheidsclausule lijkt te gaan werken zoals we al gevreesd hadden. In plaats van een casus waarbij we op korte termijn kunnen aantonen waarom schippers die hardheidsclausule onwerkbaar vinden, wil men het gewone traject inzetten wat minimaal 2 jaar kost. Dat heeft dan geen enkele zin gezien het feit dat de geluidseisen al in 2020 ingaan.

Werkgroep impactanalyse toekomstige eisen
Daarover hebben we nog niets gehoord.

Aandacht vragen middels een position paper door de Minister
Daarover hebben wij nog niets gehoord.

Samenvatting ASV-begrotingsvoorstellen 2019

1: Extra budget voldoende voor aanpak alle knelpunten, onderhoud en bediening bruggen en sluizen

Achtergrondinformatie:
Uit de Scheepvaartkrant: COV: "de staat van het vaarwegennet voldoet maar net aan de norm (monitor infrastructuur en ruimte) en laat een dalende lijn zien. Uit cijfers van de algemene Rekenkamer blijkt dat er tot 2020 een tekort van 400 miljoen euro voor onderhoud aan het hoofdvaarwegennet ontstaat". "Veel infrastructurele kunstwerken zijn halverwege de twintigste eeuw aangelegd en naderen het einde van de levensduur.

1 Knelpunten:

1a Ligplaatsen:
Het aantal en de staat van wacht- en rustplaatsen moet de komende vier jaar worden uitgebreid en aangepast, waarbij de ASV een onderscheid maakt tussen overnachtingshavens en ligplaatsen voor langere termijn. Achtergrond: er zijn te weinig ligplaatsen voor de binnenvaart en de ligplaatsen moeten aangepast worden, zodat ze veilig en betrouwbaar zijn.

1b Overnachtingsplaatsen:
Deze overnachtings-ligplaatsen zijn noodzakelijk vanwege regelgeving (vaar- en rusttijdenbesluit). Nu al is er een tekort aan deze ligplaatsen. Bovendien horen de ligplaatsen te voldoen aan het feit dat men werkelijk kan rusten. Dat gebeurt vaak niet, omdat schepen niet tot "woningen" worden gerekend en men dus vlakbij ligplaatsen windmolens en dergelijke zet. Daar waar de schepen moeten voldoen aan geluidseisen om omwonenden niet te storen, zijn diezelfde eisen voor schippers vanaf de walkant bekeken niet van toepassing. Dat is een vreemde zaak. Als we veilig willen varen, moeten we goed kunnen rusten, dat betekent ook een goede ligplaats om te overnachten.

1c Ligplaatsen t.b.v. het laden/lossen van schepen:
Zelfs op plekken die we niet anders kennen als te worden gebruikt voor laden en lossen, de Rotterdamse Botlek bijvoorbeeld, zien we dat er helemaal geen rekening meer wordt gehouden met het feit dat die schepen ook ergens moeten liggen, voorafgaand aan het laden en/of lossen of als men geladen/ gelost is. Ook zien we dat er een grote druk ontstaat over welk type schip nog kan liggen. Zo worden ligplaatsen voor tankers gecreëerd door bestaande ligplaatsen voor droge lading schepen aan hen toe te kennen. Dat lost het probleem van te weinig ligplaatsen natuurlijk niet op. Juist in deze gebieden met veel zeevaart ontstaan er op deze manier gevaarlijke situaties, doordat schepen niet weten waar ze moeten blijven.

1d Ligplaatsen voor langere termijn:
Ook schepen moeten soms voor langere tijd liggen. Bijvoorbeeld vanwege privéomstandigheden (ziekte, overlijden, vakantie bijvoorbeeld) óf vanwege reparaties aan het schip of omdat er geen werk is voor het schip en de schipper. Vanwege het beleid van RWS om overal de toegestane ligduur te beperken (meestal tot maximaal 3 X 24 uur) is hier ook een groot tekort ontstaan. Bovendien zien we een olievlekwerking: provincies en gemeentes nemen dit beleid over, omdat men bang is dat schepen anders naar hen uitwijken.

Er is geen regie wat betreft een landelijke voorziening.

Voorbeelden van recente ontwikkelingen:
We zien nu zelfs dat steden waar de schippers havengeld betalen hun maximale ligduur enorm beperken.
Ieder mens heeft wel eens een langere tijd nodig dan deze maximale tijd en de schippers willen niet afhankelijk zijn van een eventueel gedogen.

Voorstel:

- Verdeeld over het land zouden minimaal 5 plekken met ligplaatsen gecreëerd moeten worden waar schepen langdurig gebruik van kunnen maken.
- De bordjes weghalen met de tekst “maximale ligduur 3X 24 uur”, dan zijn de kosten verwaarloosbaar.

1e Ligplaatsen algemeen:
Er dienen goede **afloopmogelijkheden** en voorzieningen te zijn bij de ligplaatsen. Als je al ergens kunt of moet liggen (om te laden of te lossen) is dat vaak achter hekken, in gevaarlijke situaties, vlak onder grote windmolens en/of zonder afloopmogelijkheid. Dit zegt veel over hoe ver beleidsmakers afstaan van het bestaan van de schippers en hun gezin.

Kosten: bouwen van steigers of bestaande steigers onderhouden, zodat ze weer toegankelijk worden gemaakt voor de schippers. Plaatsen van palen tussen de palen die te ver van elkaar af staan.

1f Stroomvoorziening:
Er dient een goede (functionerende!) en betaalbare stroomvoorziening te zijn bij ligplaatsen.

2 Huisvuilafgifte:
Het is hoog tijd dat er eindelijk eens serieus gekeken wordt naar een (beter) werkend systeem dat gedragen wordt door de binnenvaart.

Zeker bij sluizen die op essentiële vaartrajecten liggen, waar een hek omheen staat (om te voorkomen dat anderen misbruik maken van de voorziening), moeten schippers hun huisvuil in open containers kunnen afgeven. De ASV vindt het een blamage dat wij als land links en rechts ingehaald worden door de landen om ons heen (zie foto: afvalpark te HAM) waar men op steeds meer plekken het huisvuil (gescheiden) kwijt kan, zoals het in het in het CDNI-akkoord staat. Dat geldt ook bij lig-, laad- en losplaatsen.

Een goede afgiftemogelijkheid (zoals we in het verleden hebben gekend) levert minder zwerfvuil op, minder kans op zeer vervuilende stortplaatsen, minder risico op vuilniszakken in het water, minder kans op menging huisvuil/ plastics in de open plastics containers, opengereten vuilniszakken (door vogels en ratten) aan dek van de schepen die hun vuil op sparen tot ze deze ergens kwijt kunnen.

3 Onderhoud:
Het onderhoud aan vaarwegen van zaken die nu bekend zijn en voor onveilige situaties zorgen, maar pas vanaf 2022 gepland staat, moet naar voren gehaald worden en in 2020 worden aangepakt en uitgevoerd.
Het onderhoud van de bruggen en sluizen in Nederland blijft een heikel punt. De Minister schreef de Tweede Kamer in haar brief van 28 mei dat het uitgesteld onderhoud bij Rijkswaterstaat in 2018 is opgelopen tot 873 miljoen euro. Ook met het algemeen overleg over dit thema begin juni dit jaar is er uitgebreid over gesproken en beroepen- en belangenverenigingen hebben er ook aandacht voor gevraagd.
Stremmingen/ oponthoud

sluis Belfeld

sluis Heel

sluis Maasbracht drijvende bolder boven, water beneden

schuifbolder ontbreekt Julianakanaal

keerschuif sluis Limmel (een dode)

Geen oplossingen, maar verboden
De ASV wijst daarbij in het algemeen op overige zaken waar vlaggen of verbodsbordjes zijn geplaatst als steigers en palen niet meer betrouwbaar zijn, maar er niet gerepareerd wordt.

40 miljoen is lang niet genoeg om 400 miljoen achterstallig onderhoud te compenseren

We horen dat de Minister 40 miljoen uittrekt om de modal shift te ondersteunen/bewerkstelligen. Maar achterstallig onderhoud van 400 miljoen benadeelt de binnenvaart enorm (en dan hebben we het alleen over de zaken die het Rijk aangaan, ook de provincies en gemeentes hebben hard bezuinigd op alles wat met binnenvaart te maken heeft). De verhoudingen tussen de investering voor vervoer over de weg versus vervoer over water lopen al jaren scheef. Dat leidt (mede) tot een omgekeerde modal shift.

4 Bediening bruggen en sluizen:
Het constant bezuinigen op bedieningspersoneel, zowel kwalitatief als kwantitatief, heeft in Noord-Holland al tot grote problemen geleid waar de binnenvaart (en de pleziervaart) door gedupeerd is.

In de Scheepvaartkrant roept vakbond Nautilus de provincie op “neem uw verantwoordelijkheid en laat veiligheid op de brug, de sluis en op het water belangrijker zijn”(dan de bezuiniging). https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/vakbond-mengt-zich-kwestie-onderbezetting-brug-en-sluiswachters-provincie-noord-holland

- Onmiddellijk terugdraaien van bezuinigingen waarbij de complexen gedurende een gedeelte van de dag niet door binnenvaart gebruikt mogen worden.
- Professioneel en voldoende personeel inzetten bij het bedienen van de kunstwerken: De provincie Noord-Holland heeft zo goedkoop mogelijk personeel via een beveiligingsorganisatie ingehuurd. Dit gaat helemaal fout waardoor er minder en slechter bediend wordt dan we zouden mogen verwachten.

Evalueren van de consequenties van het op afstand bedienen van bruggen en sluizen;
Een evaluatie van het bedienen op afstand zou op zo kort mogelijk termijn plaats moeten vinden, vanwege een aantal redenen:

- De ongevallen (Zaandam bijvoorbeeld, zie bijlage reactie op onderzoeksrapport ongeval Bernhardbrug Zaandam) en aanvaringen (paddepoelsterbrug) dienen onder de loep genomen te worden (de onderzoeksraad heeft zeker 15 ongevallen geregistreerd veroorzaakt door/op beweegbare bruggen*).
- Maar ook de afhankelijkheid van een centrale bediening zoals de gevolgen van bijvoorbeeld een brand zoals in Limburg (in een elektriciteitskast) waardoor diverse objecten langere tijd niet meer bediend konden worden.
- Het bedienen op afstand levert de binnenvaart (en ook het wegverkeer) oponthoud en een schadepost op (zie bijlage voor de onderbouwing).
- Het lijkt een bezuiniging maar de kosten worden vaak onderschat.
- De kans op hackers blijkt levensgroot en
- Tegelijkertijd zien we de tendens (Noord-Holland) om alle kunstwerken via een centraal punt te bedienen.
- Is het eenmaal ingevoerd dan is het nauwelijks meer terug te draaien.

BRAND:

Rijkswaterstaat Bediencentrale in Maasbracht heeft maandagochtend vanwege brand het gebouw tijdelijk moeten ontruimen. Hierdoor lag het scheepvaartverkeer een half uur stil.
Rijkswaterstaat begeleidt vanuit de bediencentrale in Maasbracht de scheepvaart op de Maas vanaf de Belgische grens tot aan Venlo.

Scheepvaart stil door brand in sluistoren Wijk bij Duurstede
In een sluistoren bij Wijk bij Duurstede is vanmiddag brand ontstaan in de elektra

van de sluis. De schade lijkt beperkt gebleven tot de bedrading. Redactie Utrecht 28-04-19, 14:12 Laatste update: 16:55
Kosten: investeren in bedienend personeel, investeren in de kosten van een evaluatie, investeren in aanpassing kunstwerken indien noodzakelijk.

Onderbouwing: de bijlage is op te vragen

5. Pensioenvoorziening
Binnen 1 jaar een goede pensioenvoorziening functionerend hebben voor schippers die gedwongen worden hun bedrijf te beëindigen door CCR-regelgeving.

Uitleg:
Wetende dat er sprake is van een koude sanering van de vloot kleinere schepen, wetende dat de Minister de motie niet uitvoert (kan uitvoeren?) waarbij deze schepen vrijgesteld worden voor CCR regelgeving, wetende dat de CCR regelgeving bewust in het leven is geroepen om oudere schepen te laten verdwijnen (CCR "het schip van de toekomst 2001") , wetende dat dit niet gebaseerd is op urgentie als veiligheid of milieuschade, vindt de ASV dat de Minister deze gedupeerde schippers van deze duurzame productiemiddelen dient te compenseren voor de geleden schade.

Daarom is de ASV ervan overtuigd dat een pensioen- of afvloeiingsregeling goed verdedigbaar is.

Kosten: wat de ASV betreft mag dat wel behoorlijk meer zijn dan de IOAZ-regeling, zeker als daarbij het schip wordt ingenomen, eventueel voor opname in een soort schepenreservebank. Dat is tijdens de eerste jaren van de crisis ook al eens geopperd. Op Europees vlak iets vergelijkbaars door de EU-subsidie voor het watertruck+ project en de eenzijdige subsidie voor Seine-Nord.

6. Subsidiering om CCR/Estrin eisen mogelijk te maken: voortbestaan van de diversiteit van de vloot
De eisen die vanuit de CCR aan binnenvaartschepen worden gesteld, moeten praktisch uitvoerbaar zijn en ook te bekostigen. Andere eisen zoals bijvoorbeeld de geluidseisen, maar ook eisen die aan bepaalde type schepen niet gesteld kunnen worden (hoogte verblijven bijvoorbeeld), wijzen we om deze reden af. Kortom: zoals eerder afgesproken: nut, noodzaak en haalbaarheid van regelgeving moet op voorhand aangetoond zijn.

Dit geldt wat de ASV betreft ook met terugwerkende kracht voor de regelgeving ROSR waar deze impactanalyse nooit heeft plaatsgevonden.
Mocht dit alles onmogelijk blijken dan zal, hoewel de ASV in principe tegen het subsidiëren van dit soort zaken is, er toch overgegaan dienen te worden op een vorm van subsidie. Daarbij denken we aan de subsidie die in Frankrijk al tientallen jaren gegeven wordt en waarbij schippers voor IEDERE investering aan hun schip 50% subsidie van de staat ontvangen (inclusief voor het schip zelf).

Kosten: een subsidie van 50% voor alle investeringen die gedaan worden op schepen.

7. Kosten t.b.v. verkrijging gelijk speelveld en eerlijke concurrentie

7a.Subsidies zowel landelijk als Europees moeten voldoende worden getoetst zodat ze niet zorgen voor een ongelijkspeelveld.
De ASV ziet liever geen subsidie dan één die de markt ernstig verstoort, zoals Europese subsidie die verstrekt wordt aan de "bakjes van Weyts", of korting geven in havengeld aan schepen die voldoen aan "Green award" waarbij voorbijgegaan wordt aan milieuvriendelijke oplossingen die hiervoor niet meetellen (zonnecellen, gebruik van windenergie).

Hoewel de ASV dus in principe tegen het subsidiëren van dit soort zaken is, zal er toch overgegaan dienen te worden op een vorm van subsidie. Daarbij denken we aan de subsidie die in Frankrijk al tientallen jaren gegeven wordt en waarbij schippers voor IEDERE investering aan hun schip 50% subsidie van de staat ontvangen (inclusief voor het schip zelf).

Kosten: een subsidie van 50% voor alle investeringen die gedaan worden op schepen.

7b Eerlijke concurrentie: Markttransparantie
Een gelijk speelveld zou de onderhandelingspositie van de schipper meer tot zijn recht laten komen. Daarbij vraagt de ASV om markttransparantie. Zij heeft daarvoor het voorstel van een AGORA gelanceerd, echter tot nu toe is er ook na diverse hoorzittingen en rondetafelgesprekken geen zicht op een meer transparante markt.

8. Vergroening
Wij vragen om stimulering in plaats van straffen, mogelijk maken in plaats van blokkeren. Dat betekent dat schippers die aantoonbaar CO2-uitstoot verminderen daarvoor, ongeacht regeltjes en organisaties, beloond moeten worden. De vergroening moet betaald worden maar bij de schipper is weinig te halen. De schippers willen best vergroenen en de ASV heeft dan ook een fiche ingeleverd en aan de Minister uitgereikt met betrekking tot dit onderwerp.

Vervolg "gifboten"

Op 3 oktober heeft de ASV een gesprek gevoerd met Kamerlid Lacin betreffende de aankomende begroting maar natuurlijk ook betreffende de SP actie "gifboten".

Daarbij heeft de ASV gewezen op het feit dat de SP door lijkt te gaan met het inzetten van AIS gezien het artikel: "Rijkswaterstaat: SP mag schepen volgen" uit de Maritiem Courant.

"Er is niets mis met de actie van de SP in Gelderland, die schepen die mogelijk illegaal ontgassen, volgt op de Waal. De partij handelt niet in strijd met de privacywet, stelt Rijkswaterstaat in reactie op ophef die is ontstaan over de actie Gifspot van de socialisten."

De heer Lacin heeft in een mail naar de ASV laten weten, dat het volgen via AIS niet meer zou plaatsvinden, omdat de SP, net als de ASV, zegt het gebruik daarvan (via een illegale site) in strijd te vinden met het recht op privacy. Rijkswaterstaat lijkt een goedkeuring te geven aan het handelen, maar we zien niet dat er staat dat men via die sites de schepen mag volgen. Dat is wel wat de SP zelf aangaf te doen. Dus als de SP nu toch van illegale sites zoals Marinetraffic gebruik maakt voor het "opsporen" van bepaalde schepen, dan handelt ze in strijd met datgene waar de SP voor zegt te staan.

Maar zeker zo erg is dat RWS, een onderdeel van het Ministerie Infrastructuur

en Waterstaat, lijkt te zeggen dat dit inderdaad gewoon kan. Wat is het woord van de overheid nog waard? Deze overheid heeft in een convenant afgesproken dat de privacy van schepen beschermd zou worden bij een (door de ASV nooit gewenste) AIS-verplichting en AIS nooit gebruikt zou worden om schepen op te sporen. Het komt RWS wellicht wel heel goed uit dat dit opsporingsgedrag (waarbij er een enorme foutmarge is van maar liefst 17%!) inmiddels geaccepteerd lijkt te worden. En daarmee lijkt de SP RWS te ondersteunen in haar hang naar het gebruiken van AIS voor doeleinden waarvoor het niet gebruikt zou mogen worden.

Vervolgens lezen we:

,,Als je langs de rivier gaat staan, kan iedereen de namen van voorbijvarende schepen zien", reageert een woordvoerster van Rijkswaterstaat. ,,Die namen zijn openbaar en wat mensen ermee doen, is aan hen. Op basis van de scheepsnamen kan iemand dus inderdaad in systemen gaan zoeken." Daar is niets tegen te doen. ,,Zo werkt het", aldus de vaarwegbeheerder van de Waal.

ASV: Daar is wel iets tegen te doen. Die sites kunnen uit de lucht gehaald worden, de mensen die gegevens doorsturen, zouden vervolgd kunnen worden, maar dat WIL men niet doen. We merken al dat schippers onterecht rekeningen voor havengeld krijgen of boetes vanwege te hard varen, omdat ze via zo'n site gespot zouden zijn, maar daar lijkt niemand wakker van te liggen. En zeker RWS en ILT willen maar al te graag tot vervolging overgaan met gebruikmaking van AIS. Dit gedrag maakt die stap weer makkelijker te nemen.

Als men langs de vaarweg constateert dat er iets gebeurt wat niet in de haak is, dan kan men daar natuurlijk best gewag van maken, daar zegt de ASV niets van. Wat wij zeggen is dat er gesuggereerd wordt, dat men van die afstand zou kunnen zien of een schip in overtreding is en men de schipper verdacht maakt. In het filmpje waren zelfs meerdere droge lading schepen te zien en maar een enkele tanker. Nu al worden schippers uitgescholden voor vieze vervuilers en dan gebeurt dat net zo goed bij schippers van droge ladingschepen. Er is dus een sfeer gecreëerd alsof schepen het milieu verzieken.

Waar wij vooral tegen protesteren is dat de SP zegt zaken "samen" te doen. In een mail aan de ASV van 16 juli schrijft de heer Lacin: "Deze actie is bedoeld om het varend ontgassen waar te nemen en een beeld te krijgen hoe vaak het nou gebeurt, niet om met de beschuldigende vinger te wijzen naar de schippers."

Die indruk krijgen wij, ook via dit bericht, nu juist niet. Of je kunt zien van die afstand (gezien ook de windrichting) hoe vaak zoiets gebeurt, is maar zeer de vraag maar gezien het filmpje en er wordt wel degelijk naar de schipper gewezen.

Ook daarbij wil de ASV weer wijzen op de reactie van Cem Lacin "Want de SP weet heel goed dat de schipper niet illegaal loost en niet de schuldige is in deze, maar dat aan de politiek is om vaart te maken met een nationaal verbod en handhaving daarop."

Dat klinkt heel positief maar gezien de wijze waarop deze actie plaatsvindt, zien wij helemaal niet dat de vinger naar de schuldigen wordt gewezen: waarom weigeren overheden ontgassingsinstallaties te plaatsen? Waarom wordt het CDNI-akkoord niet uitgevoerd zoals de intentie is? Daar aandacht voor vragen is natuurlijk niet zo aansprekend als het filmen van schepen en daarnaar wijzen, maar het had wel meer recht gedaan aan het gevoel van rechtvaardig handelen. Zeker de SP weet dat de schipper in de binnenvaart een zwakke partij is die geen keus heeft; wijs dan naar de schuldigen. En als we nu zien dat er opeens allerlei sociale media gebruikt kunnen worden om hier aandacht voor te vragen, terwijl de binnenvaartsector al jarenlang vecht om te overleven en we die aandacht nauwelijks hebben gezien voor de aangeboden petities en dergelijke, vragen wij ons af waar de SP nu echt staat. Opkomen voor de zwakkeren? Zo voelt het niet.

Ook RWS heeft al aangekondigd meer te gaan controleren op het ontgassen van schepen in dichtbevolkte gebieden, maar we horen ze niet over het controleren van terminals die ervoor zouden moeten zorgen dat de schepen kunnen ontgassen. We horen RWS ook niet over het aanschrijven van provincies om ontgassingsinstallaties mogelijk te maken. Alleen handhaven bij de schippers wordt aangekondigd en op hulp van de SP daarin hoeven schippers kennelijk niet te rekenen.
Verder schrijft de heer Lacin ons: "Ook dringen we erop aan dat er snel en voldoende ontgassingsinstallaties worden geplaatst, zodat er een alternatief beschikbaar is op het varend ontgassen." Daar staat de ASV natuurlijk helemaal achter, alleen dat had natuurlijk het begin moeten zijn. Je kunt niet iets eisen van burgers, dus ook niet van schippers, als iets onmogelijk wordt gemaakt. Heeft Gelderland al ontgassingsinstallaties?

Vervolgens staat er:

".....Ook de SP zelf geeft aan volledig binnen de kaders van de wet te handelen. ,,Er zitten juridisch geen haken en ogen aan", zegt Ronald Jansen van de Arnhemse SP die bij de actie betrokken is. ,,Ontgassen gebeurt en wij mogen dat signaleren en daar iets van vinden", aldus de SP'er...."

ASV: Dat is allemaal waar, maar waar blijft de SP in dit opzicht als de heer Lacin aan ons laat weten: "Wij blijven de eindverantwoordelijken altijd aanspreken, SAMEN met iedereen die de negatieve gevolgen moet ondergaan." Samen? Dat hadden wij graag samen opgepakt (want zoals de heer Lacin terecht opmerkt; de schipper zelf heeft natuurlijk ook veel last van dat varend ontgassen) maar van dat "samen aanpakken" is hier echt geen sprake geweest, helaas.

Resultaten gesprek 3 oktober
Op 3 oktober heeft de ASV dit onderwerp aan de orde gesteld. Het moet gezegd worden dat de heer Lacin bijzonder verbaasd was dat de SP Gelderland op deze wijze doorging met actie voeren. Deze werkwijze is in strijd met datgene waar de SP voor staat, horen wij. Er is ons beloofd dat dit met de betreffende afdeling opgenomen zal worden, omdat het op deze wijze volgen van schepen niet de bedoeling is.

NIET ILLEGAAL
Bovendien verklaarde de heer Lacin dat het woord "illegaal" niet klopt. Er wordt niet illegaal geloosd dus zou dat ook niet zo naar buiten gebracht mogen worden.

Werkgroep Hardheidsclausule

Ons leek het belangrijk een update te geven van de laatste ontwikkelingen betreffende de CCR problematiek en de inspanningen van de Minister.
Wij hebben sterk de indruk dat het Ministerie graag van (de aanwezigheid van de ASV binnen) deze werkgroep af wil.

Op 4 oktober ontving de ASV onderstaand bericht, verzonden aan de werkgroep Hardheidsclausule:

Onderwerp: voortzetting werkgroep hardheidsclausule

Geachte deelnemers aan de werkgroep hardheidsclausule,
Via de pers (zie bijgaand artikel dat gisteren in de Schuttevaer is verschenen) vernamen wij dat de ASV "het bijltje erbij neergooit voor wat betreft de hardheidsclausule".
Daaruit leid ik af dat de ASV niet bereid is tot het opvolgen van hetgeen is afgesproken in de werkgroep hardheidsclausule.
Aangezien de werkgroep op initiatief van de ASV is opgericht, verneem ik graag van CBRB en BLN of zij hun deelname aan de werkgroep willen voortzetten.
Een van de actiepunten uit de bijeenkomst op 13 augustus jl. is dat de brancheorganisaties gezamenlijk een bericht opstellen, waarin scheepseigenaren worden geïnformeerd over de wettelijke mogelijkheden die er zijn om een beroep op de HHC te doen en worden opgeroepen om tijdig een aanvraag in te dienen als zij hiervan gebruik willen maken.
Mochten CBRB en BLN dit nu verder samen oppakken, dan biedt DGLM uiteraard nog steeds graag ondersteuning aan om dit bericht te controleren en waar nodig voorstellen te doen voor aanpassingen of aanvullingen.
Ik hoor het graag, bij voorbaat dank.
Met vriendelijke groet,

Annelies van Dijk-Volker

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Maritieme Zaken
Afdeling Binnenvaart en Vaarwegen

Antwoord van de ASV:
Met verbazing lazen wij uw schrijven aan de deelnemers van de werkgroep HHC.
"Via de pers vernamen wij, enz., enz."
Sinds wanneer trekt het Ministerie conclusies op basis van krantenkoppen? Van een overheidsinstantie mogen wij toch op zijn minst verwachten dat berichtgeving geverifieerd wordt alvorens er conclusies getrokken worden en men overlegpartners poogt te beïnvloeden. En dan vinden wij het Ministerie wel heel voortvarend handelen op berichtgeving in een krant.
De werkgroep heeft weinig bewogen om vaart te maken met de doelen waarvoor ze is ingesteld. Zo is er nog geen brief opgesteld, maar ook nog geen mailwisseling in de werkgroep geweest met de vraag, hoe het staat met het opstellen van de brief. De ASV vraagt zich af of het Ministerie nut en noodzaak wel ziet van de werkgroep HHC. Dit vermoeden wordt nog maar eens bevestigd doordat het Ministerie er een mail uit doet gaan naar alle leden van de werkgroep met de suggestie de werkgroep maar op te heffen op basis van een niet geverifieerd krantenartikel. Hieruit maakt de ASV op dat het Ministerie helemaal geen zin heeft in een werkgroep en met tegenzin haar opdracht uitvoert om vervolgens de eerste beste kans te grijpen om de groep op te heffen en haar handen in onschuld te wassen.
Het is toch zo belangrijk dat wij samen de oplossing van het probleem vinden? Het probleem is toch dat de HHC niet effectief werkt en we zoveel mogelijk aanvragen verzamelen om te onderzoeken waar de knelpunten liggen? Stel dat de ASV al uit de werkgroep zou willen, verdwijnen daarmee dan ook de knelpunten in de HHC voor het Ministerie?
Het is overigens niet de ASV die graag een werkgroep wilde om de huidige HHC te onderzoeken. De opdracht voor het bijeenroepen van een werkgroep komt vanuit het Ministerie en de Minister zelf. De heer Dronkers zelf heeft hiervoor een voorstel gedaan op de bijeenkomst aan boord van het motorschip Andamento. De ASV heeft altijd al gezegd dat een werkgroep voor onderzoek naar de huidige HHC geen oplossing is voor de modal shift. Daarom heeft de ASV ook een voorstel HHC gemaakt, zoals die er volgens de ASV uit moet zien. Echter, omdat de ASV een vereniging is die graag samen naar oplossingen voor problemen wil zoeken, hebben wij ingestemd mee te werken met een werkgroep.
De opdracht van de Minister was om een testcase door de HHC te laten lopen, om te kijken of er nationaal al knelpunten lagen, waar verbeteringen konden plaatsvinden. De opdracht ter voorbereiding van de werkgroep was om casussen aan te leveren. De ASV heeft dit gedaan door een offerte van motorschip "Stapper" aan te leveren en het voorstel deze te gebruiken als testcase. De ASV was overigens de enige partij die een casus aangeleverd heeft. De Minister zelf heeft geopperd om een spookschip te gebruiken als er geen casus voorhanden was. Tijdens de bijeenkomst werd duidelijk, dat de werkgroep in wilde zetten op het verzamelen van zoveel mogelijk aanvragen en niet op het laten lopen van een testcase. De ASV heeft tijdens de bijeenkomst meerdere malen aangegeven, dat volgens ons het doen van een oproep aan scheepseigenaren geen oplossing biedt voor het stoppen van de modal shift op korte termijn.
De ASV heeft van meet af aan weinig vertrouwen gehad in de werking van de werkgroep en de motivatie van de deelnemers. Ons onderbuikgevoel wordt voor ons bevestigd, doordat het Ministerie het eerste beste krantenartikel aangrijpt om te opperen maar te stoppen met de werkgroep.
De ASV heeft recent een bericht verstuurd naar Mevr. Gijsbers met een aantal vragen naar de stand van zaken en wij hebben ook onze twijfels over de werking van de werkgroep uitgesproken. Mevr. Gijsbers kon zich echter niet vinden in onze twijfels en stelde dat met volle overtuiging en goede wil vooruitgang geboekt is. Afijn, zoveel overtuiging en goede wil dus.
Op onze najaarsvergadering hebben wij de stand van zaken gedeeld met onze leden, waar ook de pers bij was. Onze leden hebben hun zorgen geuit over de werkgroep en verteld er weinig vertrouwen in te hebben. Samen met onze bevindingen en de lange stilte vanuit de werkgroep is er in een interview aangegeven, dat de ASV weinig vertrouwen heeft in de oplossing van een HHC. Nooit hebben wij gezegd het op te geven of uit de werkgroep te willen. Wat het Ministerie of haar medewerkers zelf hadden kunnen constateren, indien er ooit eens gebruik gemaakt zou worden van uitnodigingen, die telkens weer door ons aan uw adres verstuurd worden.
Naar aanleiding van deze gebeurtenis willen wij de werkgroep vragen om nu echt met een plan te komen, dat op zeer korte termijn een oplossing biedt voor de binnenvaart door een HHC te ontwikkelen, die werkbaar is en binnen no-time een uitkomst kan geven om de omgekeerde modal shift te stoppen. Het doen van een oproep gaat daar echt niet aan bijdragen, dat weten we allemaal, omdat we nu nog maar 58 dagen te gaan hebben tot de eerstvolgende overgangstermijn verloopt. De ASV wil de omgekeerde modal shift stoppen en gaat dat op alle mogelijke manieren proberen te bereiken. U ook?

Namens
Bestuur en denktank ASV,

Wij hebben sterk de indruk dat het Ministerie graag van (de aanwezigheid van de ASV binnen) deze werkgroep af wil.

De Goederenvervoeragenda van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Hierbij wil de ASV een erste indruk geven van de goederenvervoeragenda zoals ze is opgesteld door het Ministerie IenW

Dit document van het Ministerie IenW schetst de agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem. Hiermee wordt de Nederlandse goederenvervoer en logistieke sector in staat gesteld z'n vooraanstaande internationale concurrentiepositie te behouden en zo mogelijk te versterken en kunnen onze handels, productie, overslag en vervoersbedrijven op een duurzame wijze hun rol als pijler van de economische groei en welvaart blijven spelen. De agenda richt zich daarbij op het binnenlandse goederenvervoer en het continentale transport naar het Europese achterland via weg, water, spoor en buisleiding. Het intercontinentale transport van goederen via de zeevaart en de luchtvaart is daaraan verbonden via de zeehavens en mainport Schiphol. De Goederenvervoeragenda borgt op deze wijze de samenhang met de strategische Havennota en de Luchtvaartnota die later zullen verschijnen. Het continentale goederenvervoer via de lucht of via de kustvaart ('short sea') wordt in de Goederenvervoeragenda meegenomen vanuit het perspectief van corridorontwikkeling en multimodaliteit.

Met de Goederenvervoeragenda brengt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tegelijkertijd een nieuwe samenhang in het goederenvervoerbeleid, waarbij het perspectief verschuift van modaliteitsgericht beleid naar integraal en multimodaal mobiliteitsgericht beleid. Daarmee geeft de Goederenvervoeragenda invulling aan de inzet hierop in het huidige regeerakkoord en de Schets Mobiliteit naar 20403. De Goederenvervoeragenda sluit aan op de lopende beleidsinitiatieven voor goederenvervoer en logistiek. Deze initiatieven hebben veelal een focus op specifieke modaliteiten en infrastructuurnetwerken. Met de Goederenvervoeragenda stelt het ministerie de prioriteiten voor het integrale mobiliteitsbeleid voor goederenvervoer en logistiek.

Tot slot presenteert de Goederenvervoeragenda een actieagenda met de uitwerking van een eerste reeks acties. Aanvullende acties volgen in een later stadium. De uitwerking van de acties vindt plaats in samenwerking met medeoverheden en met het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door de Logistieke Alliantie en de Topsector Logistiek. De agenda krijgt op deze wijze het karakter van een voortrollende actieagenda. De gesprekken met de medeoverheden over de benodigde prioritaire acties zullen in MIRTverband plaatsvinden.

Wat schrijft het Ministerie over het belang van Goederenvervoer en het logistieke systeem?

Het belang van goederenvervoer en logistiek (volgens het Ministerie IenW)
De Nederlandse economie kenmerkt zich als een netwerkeconomie met onderling sterk verbonden bedrijven. Productie, bevoorrading en distributie van goederen en diensten vinden in belangrijke mate binnen het netwerk plaats. Via het netwerk staan ondernemers in contact met een groot aantal (internationale) partijen. Binnen deze netwerken speelt het goederenvervoer en de logistiek een cruciale, faciliterende rol. Door de bevoorrading, distributie van producten, warehousing, just-in-time levering en andere logistieke diensten stelt het goederenvervoer en logistieke systeem verladers en andere netwerkpartners in staat zich op de eigen corebusiness te concentreren. Een goed functionerend goederenvervoer en logistiek systeem geldt dan ook als basisvoorwaarde voor een goed functionerende netwerkeconomie. Met de verdergaande integratie van de Europese economie zal deze faciliterende rol naar verwachting alleen maar in belang toenemen.

Nederland beschikt over een sterk en kwalitatief hoogstaand logistiek systeem. Met de mainports Rotterdam en Schiphol en aansluitingen op de Trans-Europese transportnetwerken (TENT) geldt Nederland als de 'gateway to Europe' voor goederenvervoer. Dit wordt versterkt door een op goederenvervoer ingericht netwerk van hoofdverbindingen in Nederland. Onze binnenvaartvloot is verreweg de grootste van Europa en de waterwegen naar het achterland ontsluiten belangrijke markten in het buitenland. Nederlandse bedrijven lopen vaak voorop bij het doorvoeren van technologisch logistieke vernieuwingen, zoals autonoom varen en rijden. De Nederlandse weginfrastructuur zorgt voor kwalitatief zeer goede nationale en internationale verbindingen. Het spoorgoederenverkeer onderscheidt zich met de Betuweroute als een exclusieve goederenvervoerspoorlijn. Luchtvracht versterkt de netwerkfunctie van Schiphol en maakt door het meenemen van vracht in de 'belly' van passagierstoestellen bepaalde verbindingen rendabel

2.2 Uitdagingen voor de toekomst volgens het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat:
De sterke positie van het Nederlandse

logistieke systeem is echter niet voor de toekomst gegarandeerd. De volgende ontwikkelingen zorgen voor een aantal belangrijke uitdagingen:

- De automatisering en digitalisering van het goederenvervoer en de logistiek Technologische vernieuwingen, met name automatisering en digitalisering, kunnen goederenvervoer en logistiek efficiënter maken. Dit is noodzakelijk voor het behoud van de concurrentiepositie, maar vergt ook aanpassingsvermogen van de sector. Verdergaande digitalisering kan administratieve regeldruk en operationele kosten beperken en maakt een makkelijkere uitwisseling van informatie tussen marktpartijen mogelijk, waardoor efficiëntere logistieke ketens kunnen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd gaat dit gepaard met een vraag naar minder, maar wel hoger opgeleide arbeidskrachten. Ook andere innovaties als 3Dprinting, online shoppen en blockchain technologieën vragen in de toekomst de nodige aanpassingen van de organisatie van goederenvervoer en logistiek.
- Verduurzaming van het transport De afnemende beschikbaarheid van fossiele brandstoffen en een sterkere focus op reductie tot zero emissie van het transport dwingt de partijen in het logistieke systeem ertoe samen op zoek te gaan naar meer efficiency en andere energiedragers. Hierbij wordt zowel gekeken naar alternatieve herwinbare brandstoffen als naar de elektrificatie van het vervoer. De in Parijs en het Klimaatakkoord gemaakte afspraken over het terugdringen van de uitstoot van CO2 versterken deze zoektocht.

Daarnaast kent de sector een aantal stevige uitdagingen in de vorm van het terugdringen van de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit worden al de nodige stappen gezet om de uitstoot van deze schadelijke stoffen onder de Europese grenswaarden terug te dringen. Ook de afspraken in het Klimaatakkoord met betrekking tot emissie loze logistiek en het instellen van middelgrote zeroemissiezones in 30 tot 40 grotere steden leveren een belangrijke bijdrage aan de verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Aanvullende afspraken over het verbeteren van de luchtkwaliteit zullen nog dit jaar in het een nieuw Schone Lucht Akkoord met de gemeenten worden vastgelegd. Tenslotte zorgt de groei van de circulaire economie voor nieuwe goederenstromen. Tegelijkertijd zullen andere – meer traditionele – goederenstromen in omvang afnemen en op termijn zelfs kunnen verdwijnen. Het transportsysteem van de toekomst zal een dergelijke transitie naar meer circulaire goederenstromen moeten kunnen faciliteren.

- Groeiende mobiliteit (personen en goederen) en drukte op de weg. De toename van de goederen en personenmobiliteit leidt tot extra belasting van het wegennet en extra congestie bij de toegangswegen tot de grotere steden en de mainports. Het grootschalig onderhoud aan bruggen en wegen in de komende jaren zal deze ontwikkeling versterken. Gelet op de trend van meer en zwaardere transporten leidt het groeiende vrachtvervoer bovendien tot fors hogere beheers en onderhoudskosten van de weg. Tegelijkertijd is er nog wel capaciteit beschikbaar op het water, in buisleidingen en in beperkte mate op het spoor.

Vervolg over de ideeën van het Ministerie infrastructuur en Waterstaat in de volgende nieuwsbrief

Gezamenlijke Ambitie Logistiek en goederenvervoer in 2050

Gezamenlijke Ambitie Logistiek en goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig

Het is maar dat u het weet welke doelstellingen er allemaal bereikt dienen te worden volgens o.a. onze Minister

Doelstellingen (uit de Gezamenlijke Ambitie Logistiek en goederenvervoer in 2050)

- De activiteiten die verband houden met ketenregieactiviteiten, ook op stromen die niet door Nederland gaan, in ons land, zullen in 2050 een toegevoegde waarde hebben bereikt van tenminste € 29 miljard.
- Nederland staat op nummer 1 van een aantal internationale ranglijsten die verband houden met logistieke prestaties, waaronder de World Logistics Performance Index (WLPI). Belanghebbenden zullen gezamenlijk en in goed overleg bepalen op welke, aan duurzaamheid gerelateerde indexen daarbij wordt ingezet, en vanaf welke jaar zo'n toppositie een feit moet zijn. Het is in dit verband wel zaak om de realisatie van kwaliteitsdoelstellingen zwaarder te laten meewegen dan maximalisatie op volume.
- De mobiliteitsector in ons land heeft in 2030 tenminste 49% emissiereductie gerealiseerd ten opzichte van 1990, wat neerkomt op ongeveer 7,3 Mton minder CO2-uitstoot, waarvan logistiek en goederenvervoer een belangrijke bijdrage leveren.
- In 2050 zullen logistiek en goederenvervoer nagenoeg emissievrij zijn, waarbij de emissiereductie ten opzichte van 1990 ten minste 95% bedraagt.
- Nederland kan bogen op het meest veilige logistiek systeem ter wereld en streeft naar 0 incidenten voor zowel interne als externe logistieke activiteiten.

Cora van Nieuwenhuizen Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Aad Veenman Boegbeeld Topsector Logistiek
Steven Lak Voorzitter Logistieke Alliantie

Rechtsongelijkheid boeren versus schippers?

De ASV heeft in haar begroting gepleit voor het vergoeden van schippers die gedwongen worden te stoppen vanwege de CCR- regelgeving.

Het lijkt op een vorm van rechtsongelijkheid als de ene groep ondernemers (de boeren) een vergoeding krijgen als men door regelgeving in hun voortbestaan bedreigd worden terwijl de andere groep (de schippers) het zelf maar moeten uitzoeken en een keiharde koude sanering ondergaan.

Dat deze regeling nu voor de boeren op zo'n korte termijn geregeld is waar het de schippers al gedurende jaren niet lukt om hier een regeling voor te treffen is extra wrang.

In een bericht van de Rijksoverheid lezen we namelijk:
Varkenshouders krijgen vergoeding als ze willen stoppen.
Varkenshouders die zelf aangeven te willen stoppen, worden daarbij geholpen door de Subsidieregeling sanering varkenshouderij (Srv). De subsidieregeling draagt bij aan het verminderen van de geuroverlast, aan het verbeteren van de leefomgeving en het terugdringen van schadelijke stoffen zoals ammoniak en stikstof. Vanaf 11 oktober kunnen varkenshouders de regeling inzien en zich gaan voorbereiden op deelname. Minister Carola Schouten schrijft dit vandaag in een brief aan de Tweede Kamer.

Minister Schouten: "Met deze regeling, waar het kabinet 180 miljoen voor uittrekt, zetten we samen met provincies, gemeenten en de sectorpartijen een duidelijke stap in het verbeteren van de leefomgeving in veedichte gebieden door het beperken van geuroverlast. Toekomstgerichte varkenshouders die juist willen doorgaan en verduurzamen kunnen binnenkort een beroep doen op een tweede regeling die ziet op innovatie en investering gericht op brongerichte emissiebeperking. Zo slaan we meerdere slagen tegelijk: we ondersteunen varkenshouders die willen stoppen, we stimuleren verdere verduurzaming van de varkenshouderij en we verbeteren de leefomgeving rond deze bedrijven."

Gebiedsgerichte aanpak
De Srv is een goed voorbeeld van een regeling die de overlast aanpakt op plekken waar deze het grootst is. In dit geval zijn dat de concentratiegebieden Zuid en Oost van de Meststoffenwet, (Oost-Brabant, Noord-Limburg, stukken van Gelderland en Overijssel en een klein stuk Utrecht) waar de meeste varkens gehouden worden. Het varkensrecht van stoppende boeren wordt opgekocht en uit de markt genomen. Hierdoor zal het aantal varkens in Nederland afnemen. De gemeente biedt varkenshouders begeleiding en advies in de voorbereiding op deelname aan de regeling. Provincies en gemeenten werken hierbij nauw samen.

Marktconforme vergoeding
Met de Srv ontvangen varkenshouderijen een marktconforme financiële vergoeding voor het varkensrecht, naast een vergoeding voor het waardeverlies van de stallen. De hoogte van de vergoeding voor het varkensrecht wordt enkele dagen voorafgaande aan de openstelling van de subsidieregeling, vastgesteld op basis van de dan geldende marktprijs. Varkenshouders mogen na deelname aan deze regeling geen nieuwe varkenshouderij meer starten.

Boeren en de toekomst van de binnenvaart

De boeren voeren actie vanwege het behoud van hun bedrijven

Tegelijkertijd loopt de verwachte vervoersstromen voor de binnenvaart terug, zoals het vervoer van kolen en staal.

Mocht de veestapel inderdaad gaan inkrimpen dan heeft dat ook zeker gevolgen voor de vervoerssector, denk aan het vervoer van veevoer en kunstmest

Ook de stikstofmaatregelen die de bouw lam legt heeft direct een negatief gevolg voor het goederenvervoer (over water)

Wat zal dit betekenen voor de toekomst van de binnenvaart denkt u?

Zijn er volgens u oplossingen te bedenken?

Binnenvaartcongres

Verslag binnenvaartcongres 3 oktober in diergaarde Blijdorp

Er waren ongeveer 350 mensen aanwezig en namens de ASV waren Cor en Gerberdien le Sage aanwezig.

Het was een dagvullend programma van 08.30 tot ongeveer 17.00 met als thema the big five. Om negen uur opende de dagvoorzitter het programma.
Minister Cora van Nieuwenhuizen hield een toespraak, waarin zij het boek ”een vrouw van staal“ gebruikte, dat ze van de ASV had gehad.

Op de vraag aan haar wie haar de laatste tijd het meeste had geïnspireerd, noemde ze Sunniva Fluitsma.

Hierna volgde een paneldiscussie met daarna speedmeets, zodat je met allerlei mensen in contact kwam en je netwerk kon uitbreiden. Cor en ik hebben deze los van elkaar uitgevoerd.

Midas Dekkers is bioloog en had een interessante lezing over de schaalvergroting en vergeleek daarbij de dieren met de mens en schepen.

Hierna volgde de lunch en daarna waren er verschillende deelsessies:
Energietransitie
Infrastructuur
Digitalisering
Arbeidsmarkt
Logistiek

Cor en ik zijn allebei naar de energietransitie geweest waar veel dingen uit de green deal naar voren kwamen.
TNO wist te vertellen dat we waarschijnlijk nooit zonder vloeibare brandstof kunnen. Dit zouden geen fossiele brandstoffen zijn, maar hij dacht meer aan ammonia en methanol. Waterstof wordt verder ontwikkeld, maar zou niet zonder accu’s kunnen. Men was druk met een nieuw labelingsysteem zoals benoemd in de green deal.

Samengevat kwam het in de hele dag naar voren dat de certificering van motoren eurostage 5 stagneerde in de regelgeving. RDW weet niet wat te doen en vele partijen lopen hier tegenaan. De binnenvaart wil dus wel, maar de regelgeving houdt het proces tegen. Persoonlijk heb ik nog iemand van het Ministerie hierover aangesproken, waarom dit zo lang moet duren.

Het was een interessante dag waarin we veel partijen hebben gesproken over allerlei zaken. O.a. vergroening, ligplaatsen, personeel problematiek, provincieafgevaardigden gesproken en havendienst Rotterdam…enz. Het was een breed gezelschap, wat te veel is om op te noemen.

Men wilde dit volgend jaar weer doen.

Na een bedankje aan de organisatoren keerden we met een goed gevoel terug naar boord.

Cor en Gerberdien

CCR/Estrin

Wat gebeurt er in 2022 als men elkaars kwalificaties niet erkent?

Informatie over de werkzaamheden in het licht van de inwerkingtreding van Richtlijn (EU) 2017/2397 en de goedkeuring van de ES-QIN

Er wordt opgemerkt dat het binnen de Donaucommissie niet alleen gaat om de erkenning van een door een niet-EU-lidstaat afgegeven kwalificatiecertificaat van schipper, maar ook om de erkenning van Unie-kwalificatiecertificaten door de autoriteiten in niet-EU-lidstaten. Het ergste wat er kan gebeuren is dat er in januari 2022 nog steeds geen overeenstemming over de erkenning van certificaten van niet-EU-lidstaten is bereikt. In dit “worst case scenario” zouden bemanningsleden afkomstig uit Servië of Oekraïne dan niet op de binnenwateren van de EU werkzaam mogen zijn en houders van Unie-kwalificatiecertificaten niet op de binnenwateren van Servisch en Oekraïens grondgebied mogen varen. Dhr. BIRKLHUBER dringt er bij alle partijen op aan een oplossing voor dit probleem te vinden, zodat de hele binnenvaart op de Donau in 2022 niet stil komt te liggen.

Men stelt vast dat geen van de CESNI-leden of -partners het scheepvaartverkeer om administratieve redenen wil stilleggen. De werkgroep zal alle leden regelmatig informeren over de stand van zaken wat de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken betreft. Daarnaast zal de werkgroep ook alle nuttige en constructieve maatregelen nemen die ertoe kunnen bijdragen om pragmatische oplossingen te vinden, die in het belang zijn van de internationale samenwerking op dit gebied.

Bedienen op afstand

Onderzoek ongeval Zaanstad op afstand bediende brug

Het onderzoek van de Onderzoeksraad voor de veiligheid legt bloot wat er misging bij het ongeval in Zaandam.

Nu lijkt men “vanwege de veiligheid” de bruggen op deze manier dan maar helemaal niet meer te willen bedienen. We horen dat Zaanstad er nu mensen bij zet als “extra paar ogen” om de bediening mogelijk te houden. Dat zegt men te doen voor de scheepvaart. Het klinkt positief, maar heeft de binnenvaart ooit gevraagd om bedienen op afstand? Wat is er gebeurd met al de waarschuwingen die door de sector uitgesproken zijn?

Het rapport is een gedegen rapport met veel goede aanbevelingen en opmerkingen voor de beleidsmakers. Maar er schuilt ook een gevaar in. Het lijkt erop alsof het bedienen op afstand niet ter discussie staat. Wel staat de rol van de scheepvaart ter discussie; die zou minder prioriteit moeten hebben.

Dat zou kunnen leiden tot nog meer oponthoud.

Samenvatting Rapport Veiligheid van op afstand bediende bruggen

Lessen uit het ongeval Prins Bernhardbrug Zaandam
Onderzoek uitgevoerd door: De Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Na het rapport gelezen te hebben trekken wij een aantal conclusies. Het is een gedegen onderzoek waar lessen uit te leren zijn, maar de ASV heeft ook wel een kanttekening bij sommige aannames gedaan door de Onderzoeksraad.
Conclusies Onderzoeksraad voor de veiligheid betreffende ongeval Prins Bernhardbrug (Zaandam):

- Men heeft op afstand bedienen ingevoerd bij een brug en een situatie die daar niet geschikt voor is.
- Men heeft de bedieners opgezadeld met een grote verantwoordelijkheid en te weinig middelen en training om de werkzaamheden 100% veilig uit te voeren.
- Men heeft kennelijk onvoldoende geleerd van het dodelijke ongeval op de Den Uylbrug en/of het geleerde niet toegepast op andere bruggen dan de Den Uylbrug.
- Op 28 november 2018 was de Integrale Veiligheidsscan voor de Bernhardbrug nog niet uitgevoerd.

Een nadere onderbouwing van de conclusies hierboven:

Men heeft de bedieners opgezadeld met een grote verantwoordelijkheid en te weinig middelen en training om de werkzaamheden 100% veilig uit te voeren.

(uit het rapport:)

- De gekozen cameraopstelling ondersteunt de brugbedienaars onvoldoende bij het schouwen van de brug. De brugbedienaar heeft geen totaalbeeld van de situatie voor en op de brugval op alle momenten tijdens het openen en sluiten.
- De cameraopstelling en de presentatie van de camerabeelden geven de brugbedienaars door de beperkingen geen afdoende ondersteuning voor het veilig bedienen van een brug.

Men heeft op afstand bedienen ingevoerd bij een brug en een situatie die daar niet geschikt voor is.

(uit het rapport:)

> Het is voor voetgangers onduidelijk of zij zich op de brugval bevinden, aangezien het wegdek van de brugval niet onderscheidend is ten opzichte van de rest van het wegdek. Bij gebruik van paraplu’s hebben voetgangers beperkt zicht op de landverkeersseinen en bestaat het gevaar dat ze op het laatste moment geconfronteerd worden met dalende slagbomen voor zich, of als ze de slagboom al gepasseerd zijn, ook achter zich.
>
> Langzaam verkeer, in het bijzonder voetgangers, krijgt geen enkele voorwaarschuwing

Onderbouwing stelling *Men heeft kennelijk onvoldoende geleerd van het dodelijke ongeval op de Den Uylbrug:* Na het ongeval op de Den Uylbrug werden voor die brug verbetermaatregelen doorgevoerd. De op de Den Uylbrug genomen maatregelen zijn echter niet direct doorgevoerd op de andere bruggen.

- Zo is er bij de Den Uylbrug wel maar hier geen alarmknop geplaatst voor brugpassanten, zodat de bedienpost gealarmeerd kan worden in geval van nood.
- Zo is bij de Den Uylbrug het val (beweegbaar deel van de brug) geel gemarkeerd, zodat deze beter opvalt, maar bij deze brug niet.
- Zo zijn er bij de Den Uylbrug extra seinen aangebracht specifiek voor fietsers en voetgangers, bij deze brug niet.

Men heeft kennelijk onvoldoende geleerd van het dodelijke ongeval op de Den Uylbrug en/of het geleerde niet toegepast op andere bruggen dan de Den Uylbrug:

- De voorgestelde verbetermaatregelen voortgekomen uit de al uitgevoerde Integrale Veiligheidsscans hebben met uitzondering van de Den Uylbrug niet geleid tot gestructureerde verbeteringen op de gemeentelijke bruggen.
- Gemeentelijke diensten zagen het niet als een gezamenlijk probleem, waardoor voortvarende vervolg aanpak uitbleef.
- Het college van Burgemeesters en Wethouders en de gemeenteraad hebben in de loop der tijd niet actief vragen gesteld over het uitblijven van breed uitgerolde maatregelen op basis van de eerste bevindingen van het integrale veiligheidsscan team.

Kanttekening t.o.v. de Onderzoeksraad: Beperkt blikveld “Staande praktijk: scheepvaart eerst”*.
Ook de Onderzoeksraad heeft een beperkt blikveld. Men suggereert met de term (3.4 van het rapport) “Staande praktijk: scheepvaart eerst” dat de scheepvaart prioriteit zou hebben. Men is zich daarbij duidelijk niet bewust van de spertijden die hier gelden (voor de scheepvaart, nooit voor vervoer over de weg) en de beperkte openingstijden van de spoorbrug (die altijd voorrang heeft op de scheepvaart) waar de scheepvaart, en dus ook de brugbediener, van afhankelijk is.

Men lijkt ook te denken dat de schepen vooral snel door willen varen voor hun eigen belang, niet meenemende dat voor alle gebruikers een snelle doorvaart (is kortere opening) het meest efficiënt is (en zeker bij lege schepen in geval van wind

ook het meest veilig).
Is men ten rade gegaan hierover bij binnenvaartorganisaties?

Opmerkingen naar aanleiding van het rapport door de ASV: Daar schrikken we van

- Er is, anders dan voor Rijkswaterstaat, nog steeds geen bindend voorschrift of norm die voorziet in de minimale, verplichte eisen om goed en veilig met camera's op afstand bruggen te kunnen bedienen.
- Er zijn geen vastgestelde landelijke kaderstellende normen voor het bedienen van op afstand bediende bruggen. Veel bruggen kunnen niet veilig op afstand bediend worden, omdat het totaalbeeld ontbreekt.
- De gemeente heeft de lessen uit het ongeval op de Den Uylbrug en de eerste resultaten uit de pilot niet benut voor het structureel verbeteren van de veiligheid van de Bernhardbrug.
- Provincie Noord-Holland blijft inzetten op afstand bedienen, ondanks onze waarschuwingen.
- Schippers hebben nooit om bedienen op afstand gevraagd; nu lijkt in dit rapport toch de binnenvaart een soort Zwarte Piet te krijgen toegespeeld als de scheepvaart zou prioriteit krijgen boven anderen en vooral voor snelheid gaan.
- Het gevaar bestaat dat het op afstand bedienen uitgangspunt wordt (goedkoper) en de vaarweggebruikers zich daar maar aan moeten aanpassen: De binnenvaart zit niet te wachten op nog meer drempels voor de binnenvaart veroorzaakt door bezuinigingen.
- In plaats van nog meer obstakels zou men ook anders kunnen kijken: Nu dreigen er nog meer veiligheidsmaatregelen te komen. Maar de bruggen zouden hoger moeten zijn, de mensen en middelen die gebruikt worden kwalitatief voldoende, zodat de binnenvaart niet nog meer belemmerd wordt.

En wie krijgt nu de schuld? Weer de brugbedienaar?

In het eerder rapport uit 2018 over het dodelijke ongeval op de Den Uylbrug werd de volgende conclusie getrokken "Door een eenzijdige focus op technische oplossingen werd veiligheid – waar de gemeente Zaanstad als brugbeheerder verantwoordelijk voor was – het probleem van de brugbedienaar. Dit betekende dat op het uitvoerende niveau de brugbedienaar te weinig handvatten geboden werden om risicovolle situaties te herkennen en goed te beoordelen. De beslissing of een brug veilig geopend kon worden, nam de bedienaar geheel op basis van eigen opgedane ervaring en inzichten. Hij moet zelf beoordelen of hij gezien zijn werkomstandigheden in staat is om een dergelijke beslissing te nemen."

Toch werd de bediener veroordeeld, niet degenen die verantwoordelijk waren voor het (op deze wijze) invoeren van het bedienen op afstand.

Complete onderzoek: http://www.omgevingsweb.nl/cms/files/2019-09/rapport-veiligheid-van-op-afstand-bediende-bruggen-lessen-uit-het-ongeval-prin.pdf

Namens bestuur en denktank
Sunniva Fluitsma

- **Betreft 3.4 Staande praktijk: scheepvaart eerst. Daar lezen we:**

Waar drukke vaarroutes en landverkeerswegen elkaar moeten kruisen, zijn vaak beweegbare bruggen aangelegd. Bij het openen en sluiten van die bruggen moet telkens een afweging worden gemaakt wie op welk moment voorrang krijgt. Als een schip voorrang krijgt, moet het wegverkeer wachten en vice versa. Informatiesystemen kunnen schippers en weggebruikers helpen bij het anticiperen op het openen en sluiten van bruggen, zodat ze hun route efficiënt kunnen plannen en hun wachttijd kunnen beperken. Op de Zaan in het verzorgingsgebied van de gemeente Zaanstad wordt het informatiesysteem van Blauwe Golf Verbindend24 officieel niet toegepast, maar uit het onderzoek is gebleken dat de brugbedienaars wel in de geest hiervan werken en deze aangeleerde werkwijze dagelijks toepassen. Dit betekent dat brugbedienaars zoveel mogelijk streven naar een werkwijze die ervoor zorgt dat de beroepsvaart zonder afremmen kan doorvaren. Deze manier van werken wekt bij de schippers de indruk dat ze met hun schip na aankondiging dat er geopend gaat worden, zonder afremming kunnen doorvaren.

Bedienen op afstand VLOT en VEILIG?

Reacties op het onderzoeksrapport.
De gemeente, de brugbedienaar, de slachtoffers en de Minister mochten een reactie geven op het rapport van de Onderzoeksraad.

Dat heeft vooral de gemeente uitbundig gedaan, waarbij zo ongeveer niets van hun kritiek is erkend door de Onderzoeksraad.

Eén van de opmerkingen vanuit de gemeente kwam nogal opvallend over. **Ingeval er op een bepaald moment veel wegverkeer is, men geen goed beeld heeft door mist, neerslag of vervuiling, zal er geen bediening plaatsvinden.**

Op het gedeelte waarbij in het rapport wordt geschreven, dat brugbedienaars vooral voorrang geven aan het scheepvaartverkeer en 'dat de beroepsvaart zonder afremmen kan doorvaren. Het wekt bij de schippers de indruk, dat zij met hun schip kunnen doorvaren', schrijft de gemeente dat men het daar niet mee eens is. Sterker, de gemeente schrijft:

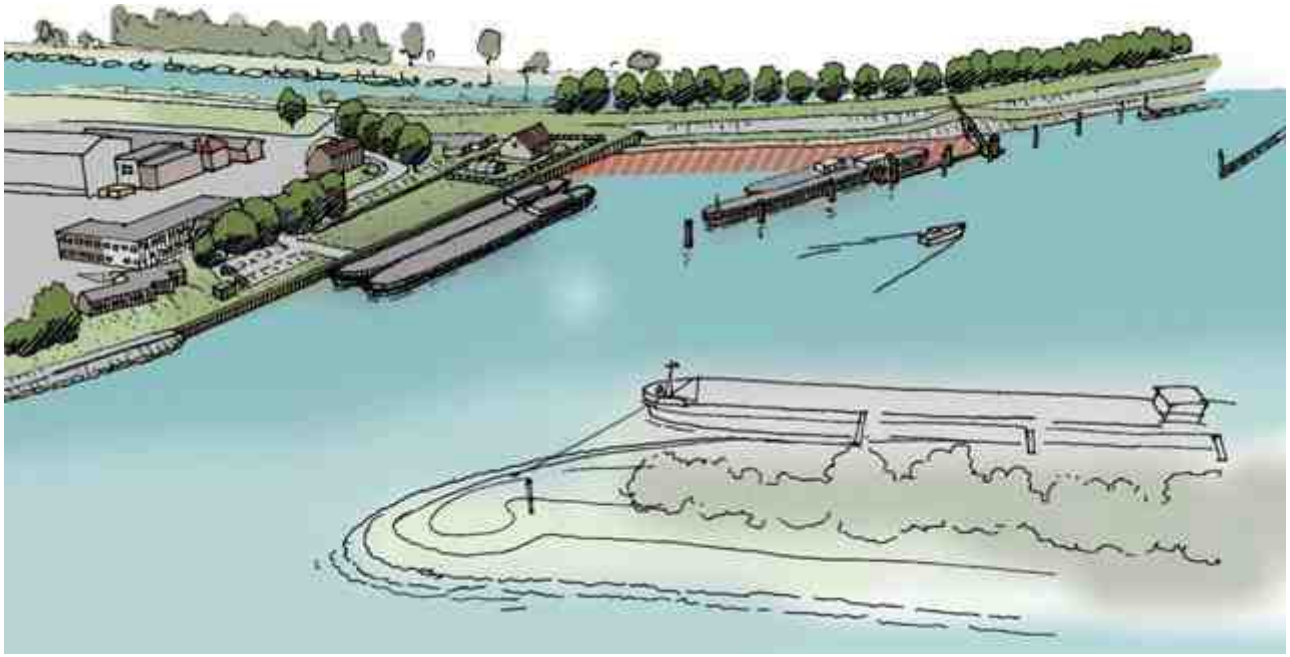
Er wordt altijd een afweging bij het bedienen van een brug gemaakt tussen het scheepvaartverkeer en het wegverkeer. **Ingeval er op een bepaald moment veel wegverkeer is, zal er geen bediening plaatsvinden.** De brugbedienaar bepaalt zelf het moment, waarop een bediening kan plaatsvinden. Uiteraard moet de bediening veilig en volgens het bedienprotocol van de brug plaatsvinden. Om de bediening goed te doen wordt de brugbedienaar ondersteund door camera's, die een goed beeld van de brug en directe omgeving horen te geven. Mocht de brugbedienaar geen goed beeld op een bepaald moment hebben (b.v. als gevolg van neerslag, mist, vervuiling of uitval van een camera), dan mag hij de brug niet op afstand bedienen.

Was het niet Rijkswaterstaat die volhoudt dat bedienen op afstand VLOT en VEILIG is?

https://www.omgevingsweb.nl/cms/files/2019-09/reacties-op-conceptrapport-veiligheid-van-op-afstand-bediende-bruggen-lessen.pdf

Ligplaatsen

Gorkum



Zo gaat de overnachtingshaven in Gorinchem er uit zien. (Illustratie RWS)

Gorkum: slechts 4 ligplaatsen gerealiseerd

In Gorinchem komen slechts vier van de noodzakelijke 18 nieuwe binnenvaartligplaatsen. Schippers rest niets anders dan voor anker gaan, omdat omwonenden protesteren tegen ligplaatsen.

De Nieuwe Merwede, Boven-Merwede en Beneden-Merwede behoren tot het hoofdvaarwegennet van ons land. Er varen daar steeds meer en steeds grotere schepen. Om de scheepvaart veilig en vlot te laten verlopen is het nodig de ankerplaatsen in de rivier zelf op te heffen. In plaats daarvan legt Rijkswaterstaat om de 30 km aparte overnachtingsplaatsen aan. Eén van de locaties waar dat gaat gebeuren, is de vluchthaven te Gorinchem. De geplande overnachtingsplaatsen in Gorinchem aan de Krinkelwinkel bieden ruimte aan 4 binnenvaartschepen en dat zijn er 14 minder dan waar eigenlijk behoefte aan is langs de Merwedes. Rijkswaterstaat (RWS) heeft al jaren moeite om overnachtingsplaatsen aan te leggen, vooral vanwege protesten van omwonenden.

25 ligplaatsen nodig
RWS deed al in 2008 onderzoek naar de behoefte aan ligplaatsen langs de Boven-, Beneden- en Nieuwe Merwede. Daaruit bleek dat in het gebied langs de rivier bij Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam en Werkendam ongeveer 25 overnachtingsplaatsen nodig zijn. Maar de vaarwegbeheerder slaagde er niet in geschikte locaties te vinden. Daarom zijn de nieuwe ligplaatsen in Gorinchem vooralsnog het enige alternatief voor ankerplaatsen op de rivier.

Gedwongen te ankeren
Rijkswaterstaat wil om veiligheidsredenen liever af van overnachtingen achter het anker op de rivier. Ook de binnenvaart ligt liever aan een steiger, zodat men van boord kan en bijvoorbeeld ook een arts of ambulancedienst het schip kan bereiken. Maar alle nadelen ten spijt, de ankerplaatsen blijven nu noodgedwongen bestaan.

Geen 18 ligplaatsen in de Woelse Waard
Het aanvankelijke plan om een grote overnachtingshaven voor 18 schepen aan te leggen in de Woelse Waard bij Gorinchem leidde in 2013 tot veel verzet. Omwonenden dienden ruim 400 bezwaarschriften in en ook de gemeente verzette zich tegen de aanleg. Bovendien bleek er volgens Rijkswaterstaat evenmin draagvlak voor nieuwe overnachtingsplaatsen in de gemeentelijke havens van Werkendam en Hardinxveld-Giessendam. Zodoende moesten de plannen worden bijgesteld en bleven er niet meer dan vier ligplaatsen in de vluchthaven over.

Verslag van een bijeenkomst over ligplaatsen Gorkum

Donderdag 13 september hielden RWS en Van den Herik-Strukton groep een voorlichting bijeenkomst over het project om in Gorinchem meerdere ligplaatsen te creëren voor schepen, dus een overnachtingshaven. Paul en Maria Markusse zijn daar gaan kijken bij de watersportvereniging de Merwede.

Een verslag van Paul en Maria:
Ik dacht dat er een presentatie werd gegeven over hoe het een en ander werd gerealiseerd, maar er werd alleen individueel op vragen geantwoord. Wat gaat er gebeuren: Er wordt in maart 2020 begonnen met de werkzaamheden om te creëren dat er 4 (lees het goed: vier) ligplaatsen extra bijkomen in de vluchthaven van Gorinchem. Deze plaatsen komen aan bakboordzijde voor de Merwedesluis. Daar wordt de oever versterkt met damwand, zodat daar de RP en RWS ligplaats kunnen nemen. Daarbuiten komt een drijvend steiger voor twee lengtes; totale lengte c.a. 200 mtr. Aan deze steiger is de mogelijkheid om aan beide zijden af te meren. Aan het einde is er een landverbinding, dus een afloopmogelijkheid. Daar komen ook enkele parkeerplaatsen voor de auto. Deze moet men dan wel op de rivier op de autosteiger van boord zetten en dus ook weer aan boord. Deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd in het jaar 2020 en te beginnen in de maand maart en men verwacht het in oktober op te leveren, dus klaar voor gebruik.

Alle mensen van RWS vonden dat ze in samenspraak met de jachthaven en bewoners in nabijheid een geweldig plan gaan realiseren. Alleen wij, de varende schipper, dus de toekomstige gebruiker, zijn blij met deze 4 plaatsen, maar als er 24 beloofd zijn, ben je niet tevreden. Waar komen die andere 20 dan, is mijn vraag. Ja, ik denk in Tuindorp bij Lobith, werd mij verteld. Ook RWS weet dat er ligplaatsen moeten zijn om de 40 kilometer.

Mijn gestelde vraag van wat zijn de kosten om dit te realiseren, werd niet beantwoord. Het antwoord is dan een andere afdeling, etc., etc. Ik dacht dan ziet men dat het een grote geldelijke investering met algemene middelen is met als resultaat; een minimale verbetering van het ligplaats tekort.
Even met de beheerder van de jachthaven gesproken en zij vinden dat er veel gehoor is gegeven aan iedereen die commentaar levert om geen binnenvaart te tolereren. Bewoners achter de Gorkumse wallen willen de schepen met gevaarlijke stoffen aldaar weg hebben. Deze liggen achterin overdwars. Uit proeven, die door RWS zijn uitgevoerd, blijkt dat er bij een calamiteit de gassen en dergelijke tegen de dijk slaan en dan boven de bebouwing in het luchtruim terecht komen, dus die schepen blijven daar liggen.

Tot zover
MVG: Paul en Maria

Even ter aanvulling:

David en Sunniva hebben die discussie over de tankers in Gorkum al eerder gevoerd tijdens een inspreekmoment van de gemeente. Toen kwamen we erachter dat de mensen die klagen wonen boven een grote parkeergelegenheid: vol met auto's die op benzine rijden. Wat is gevaarlijker? Wij weten het wel. Maar als het je eigen auto is, is het opeens allemaal niet zo erg.

David en Sunniva

Spanningen lopen op in Zwolle!

De ASV heeft de gemeente Zwolle gevraagd om de stroomkasten te vernieuwen in de Prinses Margriethaven.

De huidige kasten bieden 220 volt aan en er moet muntgeld in de kast geworpen worden. Dat is uit de tijd en net als de binnenvaart hun schepen moderniseert, doet nu ook de gemeente Zwolle dat met haar haven. De gemeente heeft na het ontvangen van onze brief de ASV aangeschreven om te vragen hoe dan een dergelijke walstroom voorziening eruit moet komen te zien.

De ASV heeft gevraagd om meer kasten, zodat schippers makkelijker aan kunnen sluiten en minder met kabel hoeven te slepen. Verder hebben we onder andere gevraagd naar een kast waarin meerdere, verschillende aansluitingen aanwezig zijn van 220 en 380 volt en van 16 ampère tot 63 ampère, zodat het voor elk schip mogelijk is gebruik te maken van walstroom. Wij hebben daarbij ook aangegeven we absoluut niet zitten te wachten op een walstroomverplichting of generatorverbod.

Wij zijn van mening dat wanneer er een deugdelijke installatie aangeboden wordt, schepen uit zichtzelf gaan aansluiten en wanneer een schip een zeer korte periode ligt, de overlast van een generator zo minimaal is dat aansluiten niet nodig is. Ook willen we af van het inwerpen van muntgeld. Als men op vakantie is kun je geen geld inwerpen natuurlijk en muntgeld is ook niet altijd voor handen aan boord.

De gemeente Zwolle heeft besloten om 24 walstroom aansluitingen aan te bieden en de kasten te vernieuwen. Hoe de voorziening er precies uit komt te zien, is voor de ASV nog niet duidelijk, maar wij hopen van harte dat de gemeente onze aanbevelingen overgenomen heeft. Ook zal er betaald kunnen worden via een app.

De huidige prijs van de aangeboden walstroom is €0,33 per KWh. Het nieuwe tarief zal aangepast worden om kostendekkend te kunnen werken en verhoogd worden naar €0,36 KWh. Er wordt gerekend met een totaal verbruik van 77.000 KWh per jaar, maar wanneer blijkt dat er meer verbruikt gaat worden, daalt het tarief. Het is de planning van de gemeente om het plan nog voor december 2019 gerealiseerd te hebben.

Nieuwe portal Havengelden Havenbedrijf Twente

Onderstaand bericht ontving de ASV:

Havenbedrijf Twente is een samenwerkingsverband van vijf gemeenten (Almelo, Enschede, Hengelo, Hof van Twente en Lochem).

Het doel van het samenwerkingsverband is gericht op het bundelen en professionaliseren van alle haven gerelateerde taken, het vervoer over water te bevorderen en innovatie te stimuleren. Het havenbedrijf is daarmee ook aanspreekpunt voor de scheepvaart en het bedrijfsleven. Met éénsluidende havenverordeningen, inningsverordeningen, haventarieven en een geautomatiseerd systeem voor de inning van havengelden is de regelgeving binnen de samenwerkende gemeenten geüniformeerd.

Nieuwe portal Havengelden

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

Deze week is het nieuwe portal (www.portoftwente.com/havengelden) online

gegaan!

De eerste keer registreren de schippers zich met een gebruikersprofiel en scheepsinformatie en start de registratie van de havenbezoeken. Bij volgende havenbezoeken is dan een inlog met naam en wachtwoord voldoende om de registratie te starten.

Informatieborden Twentekanalen, Welkom en Tot ziens!

Deze week zijn er ook 10 informatie borden geplaatst aan beide zijden van het kanaal Zutphen-Enschede en het Zijkanaal naar Almelo van de Twentekanalen, in de gemeentes Enschede, Hengelo, Hof van Twente, Lochem en Almelo.

Gebruikers van de Twentekanalen worden bij sluis Eefde welkom geheten en vervolgens bij iedere haven geattendeerd op het nieuwe portal voor registratie van de Havengelden.

Handhaving havendienst Rotterdam

Op Facebook schreef de ASV onderstaand bericht

De ASV krijgt regelmatig berichten van schippers die zich afvragen of de havendienst zich wat beter kan inleven in het leven van de bemanning. Nu wordt er regelmatig controle uitgevoerd op stilliggende of wachtende schepen in Rotterdam. Waarom is dat nodig, vragen veel schippers zich af. Je bent meestal met privé-aangelegenheden bezig.

Er heeft onlangs een voorval plaatsgevonden waarbij de schipper overdag lag te rusten vanwege de B-vaart. Deze schipper had een nacht gevaren, dus had zijn slaap nodig. De andere schipper die zijn wacht had, was in het stuurhuis. Deze ontving de havendienstmedewerkers netjes.

De schipper die dienst had begreep niet - nadat hij alle vaarbevoegdheidspapieren en ADN papieren en certificaten had getoond - wat de havendienstmedewerker vroeg om controle verder uit te voeren.

De andere schipper moest maar wakker gemaakt worden in zijn rusttijd.

De ASV is verrast dat dit zomaar mag.
Het schip ligt stil, waarom kan de havendienst dan even niet wachten tot het moment dat de andere schipper weer de dienst overneemt?

De schipper die wakker werd gemaakt voor deze controle was natuurlijk niet erg best gehumeurd, omdat er helemaal geen calamiteiten waren.

De binnenvaart hoort zich aan de rusttijden te houden, dan hoort de handhaving daar respect voor te hebben, lijkt ons.
Wat zijn uw ervaringen?

Er kwamen heel wat reacties, na te lezen op facebook maar we selecteren een aantal opvallende reacties hier voor u

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

Loopsteiger Kreekraksluis wordt in ere hersteld

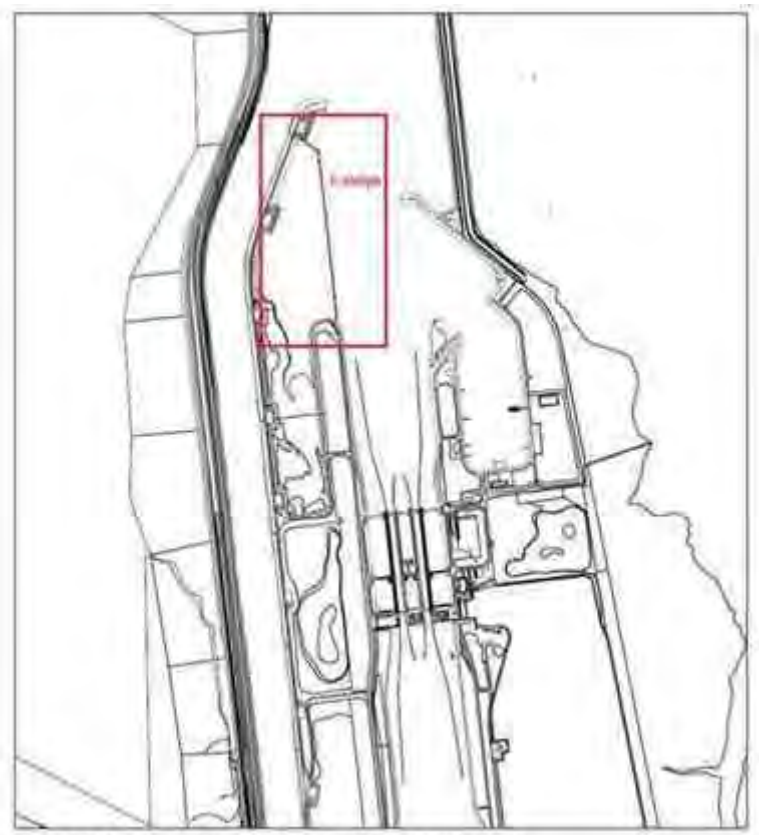
Rijkswaterstaat start vanaf maandag 23 september aan de renovatie van de E-steiger bij de Kreekraksluizen. Gedurende 11 uitvoeringsweken gaat aannemer De Klerk de 800 meter lange loopsteiger renoveren.
De werkzaamheden zijn 13 december 2019 gereed.

Wat gaat er gebeuren
De ijzeren steunpalen en oplegpunten waarop de loopbrug rust, worden geconserveerd en gereviseerd.
Er worden nieuwe loopbrugdelen aangebracht en er wordt een verbinding gemaakt met de wal.
Tot slot komt er verlichting en de omroepinstallatie wordt geactiveerd.

Afmeervoorziening tijdens werkzaamheden
Een werkschip en ponton zijn gedurende de werkzaamheden aanwezig bij de steiger en tijdens het (de)monteren van de brugdelen ligt er ook een kraanschip.
Schepen kunnen afmeren aan de voorliggende meerstoelen.
Tijdens de werkzaamheden wordt de Kegelligplaats tijdelijk verplaatst, de aanlegplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen. De bedienaar communiceert de tijdelijk gewijzigde locatie met de scheepvaart.

Contactpersoon
De uitvoerder ter plaatse is Mark Teunissen, telefonisch bereikbaar via 06-22798991 en per mail via mteunissen@deklerkbv.nl
De tijdstippen waarop de aannemer werkt aan de loopsteiger: 06.00 – 16.00 uur

Communicatie
Meer informatie over de renovatie van de E-steiger staat op de internetpagina. Een overzicht van overige Zeeuwse projecten is te vinden op de website van Bereikbaar Zeeland.



SITUATIE KREEKRAKSLUIZEN

Cäcilienbrücke Oldenburg

De Cäcilienbrücke in Oldenburg zal in oktober dit jaar weer in gebruik genomen worden, zo heeft het WSA bekend gemaakt. De reden voor het weer in gebruik nemen van de brug is dat de te bouwen voetgangersbrug nog niet beschikbaar is voor fietsers en voetgangers. Voor hoelang de brug weer bediend gaat worden, is niet bekend. De komende tijd wordt de brug weer bemand en omdat de zomer weer voorbij is, zullen stremmingen vanwege de hitte niet voor komen. Dit is voor de scheepvaart tijdelijk een positieve ontwikkeling.

Het blijft wel zorgelijk dat instanties en gemeentes bruggen en sluizen dus te pas en te onpas sluiten voor een wat henzelf aangaat gegronde reden en vervolgens het beleid weer terugdraaien zonder dat er wezenlijke aanpassingen zijn gedaan aan de technische staat van het kunstwerk. Dit zagen wij eerder dit jaar ook gebeuren met de sluis van Deventer.

Onderbouwing vraag om evaluatie van bedienen bruggen en sluizen op afstand

De ASV dringt aan op een evaluatie van de (gevolgen) van het bedienen van bruggen en sluizen op afstand.

De ongevallen en het oponthoud die het op afstand bedienen van bruggen en sluizen oplevert vragen om een nadere bestudering van dit fenomeen, aangezien de gevolgen groot zijn en het besluit van het invoeren ervan niet altijd op de juiste gronden genomen lijken te worden.

Argumenten ter overdenking m.b.t. besluitvorming
De ASV is ervan overtuigd dat er inmiddels genoeg ervaring is opgedaan met het op afstand bedienen van bruggen en sluizen om hier een evaluatie over te kunnen houden. Willen we dit? En willen we dit op deze manier? De ASV heeft een aantal feiten op een rijtje gezet wat betreft bedienen van sluizen op afstand:

Veiligheid
- Gaat aantoonbaar achteruit. Zie de ongevallen in Zaanstad en dergelijke: samenvatting en conclusies onderzoek ongeval Zaanstad vindt u verderop

Consequenties voor vervoer/ verkeer over water
- Veel minder betrouwbaarheid van het goed functioneren
- Geen “meedenkende” sluiswachter meer voor bijzondere omstandigheden
- Meer vertragingen
- Onmogelijke planningen: door dit bedienen op afstand wordt er steeds vaker verwacht van een schipper dat hij uren (soms zelfs 24 uur) van tevoren weet welke brug/sluis hij wil gebruiken. Dat is een onmogelijke opgave en leidt tot onnodig veel oponthoud
- Doordat er meer veiligheidsmarges ingebouwd worden durft men niet meer te schutten zoals men in het verleden deed, dus worden de marges van de toegestane grootte van schepen aangepast. Ergo: bepaalde schepen zijn opeens “te groot” geworden om in sluizen te kunnen schutten waar ze dat al decennialang hebben gedaan: de binnenvaart wordt benadeeld.
- Hogere (maatschappelijke) kostenpost door toename stremmingen op water bij ongevallen/ grote storingen (die steeds meer voorkomen)
- Kans op gehackt te worden is aantoonbaar aanwezig, waarmee bijvoorbeeld in Noord-Holland zo’n beetje de hele provincie platgelegd kan worden wat vervoer over water (en de weg?) betreft.

Consequenties voor wegverkeer
- Het hele proces duurt (door de veiligheidswaarborgen) langer: een circa 33% langere ‘roodlichttijd’ voor het wegverkeer.
- Omdat de filezwaarte kwadratisch gaat neemt de vertraging met 80% toe
- Meer vertragingen (ook door storingen die zich meer voordoen)
- Hogere (maatschappelijke) kostenpost door toename stremmingen afsluitingen van wegen op water en/of de weg bij ongevallen/ grote storingen.

Harde cijfers: Consequenties voor bedienaars
- In Friesland zijn de arbeidskosten gedaald van 77.000 bedieningsuren naar 55.000 bedieningsuren, een “winst” van 22.000 bedieningsuren maar…..
- In plaats van ‘goedkope’ sluiswachters heb je nu dure ict-ers nodig
- Die 22.000 uur moet een half miljoen opleveren
- Voor het Prinses Margrietkanaal (met die vele besparingen) is de besparing 300.000,-
- 7 bruggen op afstandsbediening levert een kostenpost op van ongeveer 4 miljoen euro (550.000,- per brug)
- Met meer storingen en die verhelpen kost ook geld, bovendien betaalt “iemand” voor het oponthoud, dus maatschappelijk gezien is het wellicht helemaal niet goedkoper.
- In Noord-Holland heeft men besloten brugwachters (op afstand) ook in te zetten als bewakers van parkeergarages en voor wegverkeersmanagementdoeleinden.
- In Noord-Holland is dan ook een groot probleem ontstaan dit jaar met niet goed functionerende bedienaars.
- Ook andere provincies willen brugwachters voor andere doelen inzetten: “waarnemingen maken duidelijk dat 1 bedienaar in staat blijkt 12 tot 16 brugbedieningen te “leveren” in een uur tijd”
- Openingstijd is door veiligheidsmaatregelen verlengd met 1,5 minuut.
- Uit een deel MKBA voor afstandsbediening in Noord-Holland blijkt dat de businesscase niet uit kan: de investeringen zijn groter dan de besparingen op brugbediening (maar ze rekenen de blauwe golf mee als positieve baat en dat mag niet)

Conclusie: het lijkt allemaal een besparing maar er wordt dan wel bezuinigd op kwaliteit, kwantiteit van arbeidskosten voor bedienend personeel maar het levert veel hogere kosten op voor ict-ers en onderhoudspersoneel.

Onderbouwing vraag om evaluatie van bedienen bruggen en sluizen op afstand

De ASV dringt aan op een evaluatie van de (gevolgen) van het bedienen van bruggen en sluizen op afstand.

De ongevallen en het oponthoud die het op afstand bedienen van bruggen en sluizen oplevert vragen om een nadere bestudering van dit fenomeen, aangezien de gevolgen groot zijn en het besluit van het invoeren ervan niet altijd op de juiste gronden genomen lijken te worden.

Ongevallen:
Er hebben inmiddels al heel wat ongevallen plaatsgevonden die veroorzaakt werden door het bedienen op afstand. Een (fiets)brug die weggevaren is in Groningen omdat de brug al dicht ging voor het schip erdoor was, jachten die hun mast verspeeld hebben omdat die over het hoofd gezien werd, een dodelijk ongeval in Zaanstad en twee zwaar gewonden, het zijn maar een paar voorbeelden. Schippers maken zo ook heel wat bijnaongevallen mee veroorzaakt door deze werkwijze.

Voorbeeld: Specifiek n.a.v. het ongeval in Zaanstad waarbij twee personen zwaar gewond raakten en waarbij De onderzoeksraad voor de veiligheid een rapport heeft geschreven:
Het is een gedegen onderzoek waar lessen uit te leren zijn, maar de ASV heeft ook wel een kanttekening bij sommige aannames gedaan door de onderzoeksraad.

Conclusies onderzoeksraad voor de veiligheid betreffende ongeval Prins Bernhardbrug (Zaandam):
- Men heeft op afstand bedienen ingevoerd bij een brug en een situatie die daar niet geschikt voor is,
- Men heeft de bedieners opgezadeld met een grote verantwoordelijkheid en te weinig middelen en training om 100% veilig de werkzaamheden uit te voeren.
- Men heeft kennelijk onvoldoende geleerd van het dodelijke ongeval op de den Uylbrug , en/of het geleerde niet toegepast op andere bruggen dan de den Uylbrug:

- Op 28 november 2018 was de Integrale Veiligheidsscan voor de Bernhardbrug nog niet uitgevoerd.

Kanttekening t.o.v. de Onderzoeksraad: Beperkt blikveld “Staande praktijk: scheepvaart eerst”*.

Ook de onderzoeksraad heeft een beperkt blikveld. Men lijkt ook te denken dat de schepen vooral snel door willen varen voor hun eigen belang, niet meenemende dat voor alle gebruikers een snelle doorvaart (is kortere opening) het meest efficient is (en zeker bij lege schepen in geval van wind ook het meest veilig). Is men ten rade gegaan hierover bij binnenvaartorganisaties?

Opmerkingen naar aanleiding van het rapport door de ASV: Daar schrikken we van

- Er is, anders dan voor Rijkswaterstaat, nog steeds geen bindend voorschrift of norm die voorziet in de minimale, verplichte eisen om goed en veilig met camera’s op afstand bruggen te kunnen bedienen.
- Er zijn geen vastgestelde landelijke kaderstellende normen voor het bedienen van op afstand bediende bruggen. Veel bruggen kunnen niet veilig op afstand bediend worden omdat het totaalbeeld ontbreekt.
- De gemeente heeft de lessen uit het ongeval op de Den Uylbrug en de eerste resultaten uit de pilot niet benut voor het structureel verbeteren van de veiligheid van de Bernhardbrug.
- Provincie Noord-Holland blijft inzetten op op afstand bedienen ondanks onze waarschuwingen.
- Schippers hebben nooit om bedienen op afstand gevraagd; nu lijkt in dit rapport toch de binnenvaart een soort Zwarte Piet te krijgen toegespeeld al zou de scheepvaart prioriteit krijgen boven anderen en vooral voor snelheid gaan.
- Het gevaar bestaat dat het op afstand bedienen uitgangspunt wordt (goedkoper) en de vaarweggebruikers zich daar maar aan moeten aanpassen: De binnenvaart zit niet te wachten op nog meer drempels voor de binnenvaart, veroorzaakt door bezuinigingen.
- In plaats van nog meer obstakels zou men ook anders kunnen kijken: Nu dreigen er nog meer veiligheidsmaatregelen te komen. Maar de bruggen zouden hoger moeten zijn, de mensen en middelen die gebruikt worden kwalitatief voldoende, zodat de binnenvaart niet nog meer belemmerd wordt.

En wie is “de schuldige”? Weer de brugbedienaar?

In het eerder rapport uit 2018 over het dodelijke ongeval op de den Uijlbrug de volgende conclusie werd getrokken “Door een eenzijdige focus op technische oplossingen werd veiligheid – waar de gemeente Zaanstad als brugbeheerder verantwoordelijk voor was – het probleem van de brugbedienaar. Dit betekende dat op het uitvoerende niveau de brugbedienaar te weinig handvatten geboden werden om risicovolle situaties te herkennen en goed te beoordelen. De beslissing of een brug veilig geopend kon worden, nam de bedienaar geheel op basis van eigen opgedane ervaring en inzichten. Hij moet zelf beoordelen of hij gezien zijn werkomstandigheden in staat is om een dergelijke beslissing te nemen.” Toch werd de bediener veroordeeld, niet degenen die verantwoordelijk waren voor het (op deze wijze) invoeren van het bedienen op afstand.

Wie wil nog brugwachter worden?
Wie wil dit werk in de toekomst nog doen? Ook dat is een belangrijke vraag. Als de brugbedienaar (tegenwoordig vaak slecht betaald) de kans loopt met zoveel taken tegelijkertijd opgezadeld te worden en tegelijkertijd kennelijk zo’n enorme verantwoordelijkheid heeft en risico loopt op vervolging.

Kortom:
Het rapport is een gedegen rapport, met veel goede aanbevelingen en opmerkingen voor de beleidsmakers. Maar er schuilt een gevaar in. Het lijkt erop alsof het bedienen op afstand niet ter discussie staat. Wel staat de rol van de scheepvaart ter discussie, die zou minder prioriteit moeten hebben. Dat zou kunnen leiden tot nog meer oponthoud. Wij stellen hiermee de trend van het bedienen op afstand aan de orde.

Gebruikte Informatie:
1) Friesland: Plan uitwerking afstandsbediening bruggen
http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/9120/ingekomen-stukken-week-39-2013/files/03.0%20GS%20-%20Planuitwerking%20Afstandsbediening%20bruggen.pdf
2) Eindrapport Noord-Holland binnenvaart https://www.panteia.nl/index.cfm/_api/render/file/?method=inline&fileID=3F879CC3-46BA-4A03-9E104D90E7B423A9
3) Rapport: een maatschappelijke kosten- en batenanalyse van idiensten voor centrale bediening https://docplayer.nl/67899943-Mkba-icentrale-een-maatschappelijke-kosten-batenanalyse-van-idiensten-voor-centrale-bediening.html
4) Rapport: veiligheid van op afstand bediende bruggen: https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/12716/veiligheid-van-op-afstand-bediende-bruggen-%E2%80%93-lessen-uit-het-ongeval

Hefbrug Boskoop dicht.

Op 10 oktober werd de hefbrug van Boskoop per direct afgesloten voor al het verkeer en ook voor de scheepvaart is de brug gesloten. De brug mag niet meer belast of bediend worden, als dat wel gebeurt kan het brugdek instorten. Het is nog niet bekend hoe lang de stremming gaat duren.

In de jaren negentig zijn er voetpaden aan de brug gehangen. De constructie is toen niet verstevigd, maar dat had wel gemoeten. Dit kwam aan het licht nadat er roest was ontdekt aan de brug. De brug is nu simpelweg niet stevig genoeg, en mag pas weer gebruikt worden als de versteviging zijn aangebracht. Dit werd bekend gemaakt op een persconferentie van gedeputeerde Floor Vermeulen.
In de landelijke pers wordt nauwelijks aandacht geschonken aan de gevolgen voor de binnenvaart hiervan of voor de bedrijven die van die binnenvaart afhankelijk zijn.

Wel wordt er direct geregeld dat twee pendelbussen gaan rijden die voetgangers naar de andere kant van het water brengen. Er vaart ook een pontje voor fietsers en voetgangers.

Optie ASV: zet de brug gewoon open, dan hoeft hij ook niet meer bediend te worden maar dan kan de binnenvaart er nog wel door

https://www.omroepwest.nl/nieuws/3951605/Hefbrug-Boskoop-dreigt-in-te-storten-brug-per-direct-dicht

Deventer

gemeente Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

gemeente@deventer.nl
e-mail

Caland Advocaten
t.a.v. mr. R.Th.J. van 't Zelfde
Willemskade 18-b
3016 DL Rotterdam

DEV-PRO/ 225931 kenmerk	RZ/2018011 uw referentie	12 september 2019 datum
A. Hamaker contactpersoon	Uw verzoek om nadeelcompensatie voor de heer Olislagers n.a.v. de sluiting van de Prins Bernhardsluis onderwerp	

Geachte heer Van 't Zelfde,

Onder verwijzing naar uw verzoek om schadevergoeding treft u onderstaand onze reactie aan.

U geeft te kennen dat uw cliënt schade heeft geleden als gevolg van het niet kunnen uitvaren uit de haven van Deventer in de periode van 6 augustus 2018 tot 6 september 2018. Wij begrijpen dat dit voor uw cliënt een onprettige situatie is geweest. Het niet kunnen uitvaren heeft immers financieel nadelige gevolgen voor uw cliënt. We begrijpen uit uw brief van 15 mei jl. dat u zich nu op het standpunt stelt dat de gemeente gehouden is tot nadeelcompensatie.

Uit een email van onze verzekeraar van 5 december 2018 aan u blijkt dat de gemeente bereid is om te onderzoeken of een minnelijke regeling tot de mogelijkheden behoort. In het kader van dat onderzoek bent u verzocht om een onderbouwing van de geleden schade te verstrekken. Tot op heden heeft u daar nog niet aan meegewerkt. De door u meegestuurde onderbouwing van geleden schade hebben wij dan ook doorgestuurd naar onze verzekeraar.

De gemeente Deventer kon in de zomer van 2018 niet anders dan de deuren van de sluis gesloten houden. De gemeente is er toen door het verantwoordelijke waterschap op gewezen dat volgens de vergunning voor het schutten van de sluis, de sluis gesloten moest blijven vanwege het onaanvaardbare niveauverschil in de waterstanden tussen IJssel en haven. Het ging om een verschil van bijna 5 meter tussen het waterpeil in de IJssel en het waterpeil in de haven. De gemeente was in de veronderstelling dat de kans aanzienlijk was dat de deuren van de sluis het zouden begeven wanneer die zouden worden geopend. Dit blijkt ook uit het door het waterschap aan de gemeente gedane verzoek om de deuren gesloten te houden. Een sluis is een primaire waterkering. De nadelige gevolgen van het begeven van de deuren waren niet te overzien.

Van een nadeelcompensatieplicht is naar ons oordeel geen sprake. Aan de juridische eisen voor het toekennen van nadeelcompensatie is namelijk niet voldaan. Een verzoek om nadeelcompensatie kan alleen worden gedaan voor schade die ontstaan is door de rechtmatige uitoefening van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid, zoals onder andere blijkt uit het Van Vlodrop-arrest (ECLI:NL:RVS:1997:AA6762). De gemeente heeft bij het sluiten van de sluis echter privaatrechtelijk gehandeld als eigenaar van de sluis, om schade aan de sluis te voorkomen en haar eigendom te beschermen. Er is hier dus geen sprake van een publiekrechtelijke bevoegdheid waaruit het handelen van de gemeente voortvloeit.

Daarnaast bracht het niet openstellen van de deuren van de sluis weliswaar met zich mee dat uw cliënt niet kon uitvaren met zijn schip, maar de directe schadeoorzaak is de extreme droogte en het als gevolg daarvan ontstane grote niveauverschil in waterstanden tussen de haven en de IJssel. Wij verwijzen u in dit verband naar de gegevens van de KNMI. De droogte was uitzonderlijk in 2018. Evident is dat het neerslagtekort buiten de invloedssfeer van de gemeente is gelegen. De schade kan op grond van het voorgaande redelijkerwijs niet worden toegerekend aan ons college.

De gemeente heeft geen verordening nadeelcompensatie of beleidsregels die hier betrekking op hebben. Daarnaast is de oorzaak van de schade niet van publiekrechtelijke aard. Onze beslissing om uw verzoek om nadeelcompensatie af te wijzen kan dan ook niet aangemerkt worden als een voor bezwaar vatbaar besluit.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen R.C. König

I.a.a. M. van Manen, T. van Hennik, J. Pluim, A. Hamaker, A. van Kooten

Deventer wijst verzoek op nadeelcompensatie af

Gemeente Deventer blijft bij het standpunt: De schipper mag het gelag betalen: het sluiten van de haven Deventer wegens te laag water komt geheel ten rekening van de gedupeerde.

De schipper van het schip Infinitum liet het er niet bij zitten, dat hij als gedupeerde van het niet tijdig op de hoogte stellen van het sluiten van de haven van Deventer in de kou werd gezet door de gemeente Deventer.

Nu heeft de gemeente dan eindelijk een brief geschreven aan de advocaat van de schipper van de Infinitum, die had gevraagd om een nadeelcompensatie uit te keren.

In die brief blijft de gemeente de “schuld” leggen bij het lage water. Dat is echter maar de halve waarheid: niet het lage water was het grootste probleem, maar het niet waarschuwen bij binnenkomst van de haven dat men de haven zou gaan sluiten, is de reden dat de schipper lange tijd verstoken is geweest van inkomsten. Daar in een antwoord aan de advocaat van de schipper nu weer aan voorbijgaan is rondduit schandalig gezien alle aandacht die er is geweest voor dit onderwerp, ook in de pers.

Onderzoek wees overigens later uit dat de haven helemaal niet gesloten had hoeven worden en nu dus ook de deuren kennelijk niet versterkt hoeven te worden. Een vraag om clementie met de slachtoffers, de schippers, van dit beleid is kennelijk aan dovenmansoren gericht. De gemeente wil op juridische gronden onder haar verantwoordelijkheid uitkomen. En zo stelt de gemeente dat, omdat de gemeente “privaatrechtelijk” heeft gehandeld (het was haar eigen sluis) en niet “publiekrechtelijk”, men geen nadeelcompensatie hoeft toe te passen. En omdat het dus een privaatrechtelijke handeling was, deelt de gemeente ook maar even mee dat er dus niet tegen het besluit in beroep gegaan kan worden. We horen dat de schipper het er gelukkig niet bij laat zitten; wordt vervolgd dus.

Ondertussen horen we dat men toch van plan is een containerterminal in de haven te plaatsen. En hoe gaat men dan het vertrouwen geven aan de ondernemers en schippers die daar gebruik van willen maken, dat Deventer hierin wel een betrouwbare gemeente zal blijken te zijn?

FLITSLAMPJES

Wat men al niet bespreekt in Straatsburg

Opleidingsprogramma voor een specifieke cursusmodule voor de binnenvaart
"… bijgevoegde brief van de Donaucommissie heeft ontvangen met betrekking tot een specifieke cursusmodule over ijsvorming, overstromingen, laagwater en krachtige wind, …"

Verbazingwekkend dat dergelijke vakmanschap niet reeds standaard in de opleiding blijkt te zitten.

a. Bij kritische windrichtingen ten opzichte van de vaarrichting (wind onder een hoek van 60° of meer) en bij windkracht 3 à 4 moet de vaart op tijd onderbroken worden en een vluchthaven worden aangedaan; dit geldt met name voor samenstellen en schepen die met ballast varen.
Is het daar zo moeilijk varen met een matig windje van kracht 3 à 4?
Daarbij is het opmerkelijk dat er niet geleerd gaat worden hoe je met sterke wind vaart, maar in plaats daarvan geleerd wordt, dat je maar moet gaan liggen.

Als ze dat ook in Nederland gaan doen, hebben we helemaal een ligplaatsentekort. Is dat daar beter geregeld?

Belastingdienst geeft eenmanszaken nieuw btw-identificatienummer

Ondernemers ontvangen uniek btw-id dat privacy beter waarborgt.

Op 10 oktober 2019 heeft de eerste groep mensen met een eenmanszaak van de Belastingdienst een nieuw btw-identificatienummer ontvangen, het btw-id. In totaal ontvangen deze maand circa 1.3 miljoen ondernemers dit nieuwe btw-id.

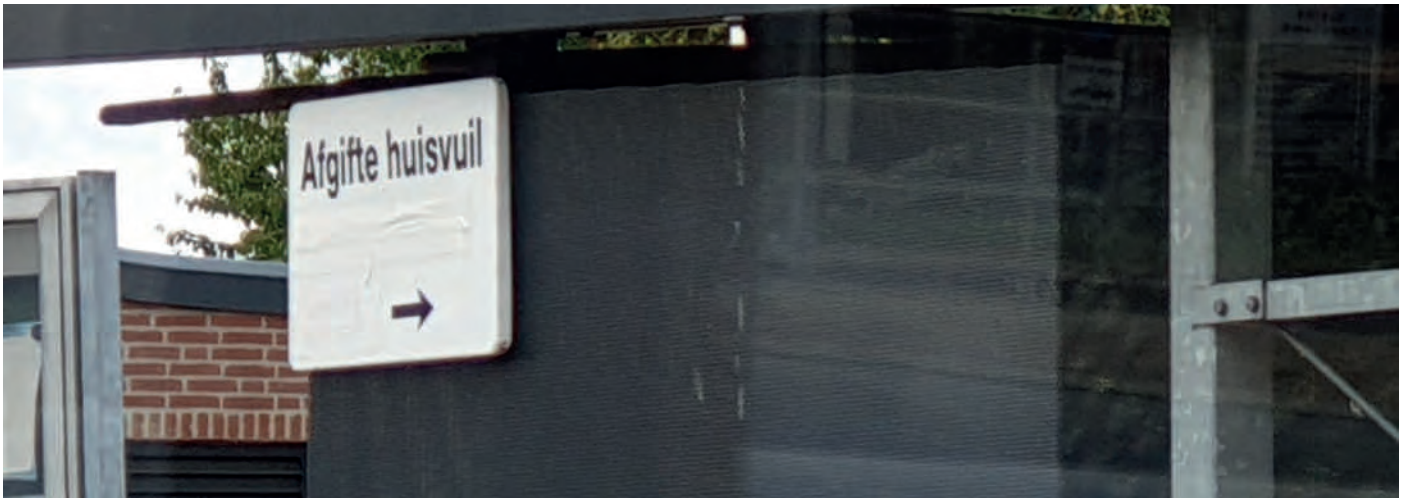
In het nieuwe btw-id is het BSN van de ondernemer niet langer verwerkt. Zo wordt de privacy van de ondernemer beter gewaarborgd. Het nieuwe btw-id is geldig vanaf 1 januari 2020. De Belastingdienst verzendt de brieven deze maand al, zodat een ondernemer nu al voorbereidingen kan treffen, zoals het aanpassen van briefpapier en het informeren van de boekhouder.

Het btw-id is een persoonlijk, uniek nummer dat bestaat uit een reeks van 14 tekens.

Vanaf 1 januari 2020 moeten ondernemers het btw-id op facturen en hun website vermelden om zich te identificeren als btw-plichtig ondernemer. Daarmee voldoen zij aan de wettelijke eisen. Voor handel binnen de EU is het belangrijk dat mensen met een eenmanszaak hun btw-id tijdig doorgeven aan hun leveranciers.

Ondernemers houden hun huidige btw-nummer voor communicatie met de Belastingdienst en voor de btw-aangifte.

Meer informatie over het nieuwe btw-id vindt u op de website van de Belastingdienst.



Stimuleringsregeling ‘Schone binnenvaart en duurzame logistiek in Rotterdam’

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

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

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

Aanvragen kunnen tot en met 10 januari 2020 worden ingediend bij het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB). De Stimuleringsregeling staat open voor aanvragen door ondernemingen, publieksrechtelijke organisaties of combinaties daarvan. De maximale bijdragen zijn 25% voor in aanmerking komende onderzoeksprojecten en 75% voor projecten die zijn gericht op concrete uitvoering van tastbare demonstraties.

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

De binnenvaartsector committeert zich in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, aan het verlagen van haar emissies. Daarom zal bij beoordeling met extra interesse worden gekeken naar ambitieuze, unieke en innovatieve projecten, die de bestaande ‘state-of-the-art’ voorbijstreven en de binnenvaart zo ondersteunen bij het behalen van haar klimaatambities.
Meer informatie over dit project en de aanvraagdocumenten zijn te raadplegen op www.eicb.nl. Voor vragen of meer informatie over deze regeling kunt u contact opnemen met Niels Kreukniet (EICB), via 010 798 98 30 of per e-mail: info@eicb.nl.

SAB-Happer de flap

Het SAB heeft door het hele land heel weinig containers staan. Door het slechte beleid betreft het huisvuil zijn er niet genoeg afgiftepunten en abonnementen voor de containers die er staan, zijn veel te duur. We zien door slecht huisvuil afgifte beleid dat af en toe zakken met vuilnis naast de containers gezet worden. Met als gevolg dat de inhoud van deze zakken in het milieu terecht komt, omdat zakken opengescheurd worden door vogels en andere beesten. In Amsterdam op de Haparandadam staat ook een ondergrondse container waar regelmatig vuilnis naast de container staat. De container is te openen met de eco SAB kaart, maar voor deze container is GEEN abonnement nodig. Net als in Werkendam is de container te openen met de chip op de kaart en is het gebruik van de container bij het havengeld inbegrepen en voor de binnenvaart bedoeld. Ons is gevraagd de binnenvaart op de hoogte hiervan te stellen. Zo hoopt het havenbedrijf Amsterdam minder zakken naast de container te vinden. Wanneer de situatie niet verbetert, bestaat de kans dat de container verwijderd gaat worden en dat zou heel erg jammer zijn voor de binnenvaart, omdat er al zo weinig afgifte plaatsen zijn. Dus collega’s; wees zuinig op één van de weinige afgifte punten en op ons milieu!

Oefening baart kunst

Oefening van de brandweer aan boord van ms Revisio

De beloning!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

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

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is. De privacy policy en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

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

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is.De privacy policy en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Reeds ontvangen: O VLAG

Uit de statuten:

Artikel 14

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

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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