

Ledenvergadering 17 maart 2018

Verslag ASV ledenvergadering

Opening.

Om 10.05 opent Sunniva Fluitsma de vergadering. Zij is de woordvoerder van de ASV tegenwoordig en vandaag de technische voorzitter van deze vergadering. Zij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs en geeft de nieuwe voorzitter van de ASV, Gerberdien le Sage, het woord.

Voor Gerberdien is het de eerste keer als voorzitter van de ASV en heet ook alle mensen welkom.

Gerberdien spreek de rede uit.

Goedkeuring agenda

De agenda wordt goedgekeurd.

Goedkeuring verslag

Het verslag wordt goedgekeurd en de notulist wordt bedankt.

Wel heeft Fokke Wijkstra nog enkele vragen.

- *Is er al gekeken naar een internationale afdeling van de ASV.*

Antwoord: nee

- *Controle van de ambtenaren van de ILT tijdens de rusttijden.*

ILT zegt dat ze dat niet doen, maar het mag wel.

- *SP had het over een mailbombarde-ment naar het Ministerie toe. Is daar nog wat mee gedaan?*

Dat hadden we zelf moeten doen. We zijn op gesprek geweest bij de SP en daar hebben we vooral duidelijk gemaakt dat het 5 voor 12 is en dat de schepen snel aan het verdwijnen zijn. De SP is erg betrokken en enthousiast en heeft ons toegezegd moties voortaan eerder naar ons door te sturen.

Mededelingen

- Er komt een nieuwe privacywet. De ASV is hard bezig om alles op orde te hebben voor 25 mei as. Er wordt gevraagd of de leden het goed vinden, dat de foto's die genomen worden tijdens de vergadering gepubliceerd mogen worden. De leden vinden dat goed.
- Je mag de camerabeelden op je schip alleen nog maar opnemen op je harddiscrecorder als je stickers plaatst, die goed zichtbaar zijn voor iedereen die over het schip loopt.
- Harry Spier doet onderzoek naar vergroening. Hij deelt een formulier uit aan de leden met de vraag dit even in te vullen, zodat er een klein beetje een beeld ontstaat over gedachten van de leden hierover.

- Er komt geregeld de vraag van ZZ-P'ers of ze lid kunnen worden van de ASV. Wij willen daarom een nieuwe groep maken voor ZZP'ers, zodat ze een eigen plek kunnen krijgen binnen de ASV. De leden vinden dit een goed plan. Er volgt een discussie over wel of niet stemrecht en over de hoogte van de contributie. Het bestuur komt later met een voorstel naar de leden terug.
- Oud-voorzitter van de ASV dhr Geert Dijkstra is onlangs overleden. Daarom wordt een minuut stilte gehouden, ook voor eventueel andere mensen die ons in de afgelopen periode zijn ontvallen.

Financieel verslag

We zijn goed vooruitgegaan het afgelopen jaar. Er zijn veel nieuwe leden en er is een groot positief saldo. We gaan ervan uit dat we dit jaar op dezelfde voet doorgaan. De kascontrolecommissie Harry Spier en Jarring Ruytenberg hebben de boeken weer nagekeken en alles is goed bevonden.

Werking bestuur/denktank

Er zijn afgelopen jaar weer enkele leden toegevoegd aan de denktank. Nieuw denktank lid Leendert Vissers vindt het een chaos als het gaat over de vele mails die er dagelijks binnenkomen. Als je eens 1 of 2 dagen overslaat, is er niet meer doorheen te komen. Sunniva zegt als je heel veel mail hebt, je gewoon bovenaan moet beginnen. Vaak zijn dingen alweer opgelost of brieven verbeterd en hoef je niet alles meerdere keren te lezen en geef je geen antwoord op vragen die al zijn opgelost. Alles wat binnen komt, gaat naar de denktank. Ook de soms wat minder belangrijke dingen en soms moet er ook gewoon snel ergens op gereageerd worden. De politiek komt met een vraag en denk dat je heel de dag achter je computer zit en gelijk een antwoord hebt. Denktank is een soort overleg per mail en daarom lijkt het soms een chaos. Vaak is enkel oké al voldoende als je het er mee eens bent. Dit geeft veel steun aan de mensen die naar overleggen gaan.

CCR (geluids)eisen

De ASV is al 10 jaar bezig met dit onderwerp. Al 10 jaar roepen wij dat de kleinere binnenvaart gaat verdwijnen en er dus werk van het water naar de weg gaat, omdat de haarvaten niet meer bereikt kunnen worden. In een rapport dat is gemaakt in opdracht van Flevoland staat gewoon, dat er na 2025 geen kleine binnenvaart meer is. Dat is over 7 jaar. Onze nieuwe

Minister wil dat de haarvaten bevaren blijven worden, dus moet de Minister NU ingrijpen anders hoeft het niet meer en zijn de kleine schepen verdwenen en komt Nederland vast te staan in de file. Nu is geluid "hot", omdat er bijna niemand aan kan voldoen, dus moet er wat geregeld worden. Maar er zijn nog veel meer regels waar niet aan voldaan kan worden, vooral voor de kleinere binnenvaart.

Er ligt een aangenomen motie in de 2e Kamer, die vraagt om vrijstelling van de CCR regels voor schepen van 86 meter en kleiner. Daar moet de Minister mee aan de slag. Men verwacht na 2025 een omgekeerde modal shift, van water naar weg. Nederland zegt dat Duitsland altijd dwars ligt als het gaat om de CCR eisen, zoals nu ook weer bij de geluidseisen. Maar Duitsland heeft zwart op wit verklaard, dat er geen schepen mogen verdwijnen door de geluidseisen, maar Nederland refereert nooit aan die uitspraak, dus de stelling dat het allemaal "aan die Duitsers zou liggen", dat klopt niet.

Schepen met een kiellegging van na 1976 hoeven niet streng gekeurd te worden op de geluidseisen, omdat die al gekeurd zouden zijn na de bouw van het schip. Toch weten we middels een rapport in opdracht van het Ministerie gemaakt, dat ook geen van de nieuwere schepen aan de eisen kan voldoen.

Schepen van voor 1976 zouden nooit gekeurd zijn op geluidseisen en dat is de officiële reden vanuit het Ministerie en de Rijnvaartcommissarissen waarom zij nu als enige groep wel via proefvaarten en dergelijke gekeurd zouden moeten worden.

Dit keuren moet gebeuren met apparatuur van 2003. Dit is een raar gegeven, want hoe zit het met schepen tussen 1976 en 2003? Waarmee zijn die gekeurd? Dit lijkt toch sterk op rechtsongelijkheid verkocht als "het helpen van de oudere schepen" door het Ministerie.

Met het voorstel voor een nieuwe meetmethode mag je middelen. Er is een hele moeilijke formule gemaakt. Er zijn 4 meetcondities op verschillende toeren-tallen. Men gaat ervan uit dat hoe harder je draait, hoe meer lawaai je maakt, maar dat is niet bij elk schip hetzelfde. Experts zeggen dat het maatwerk is en bij geen enkel schip gelijk.

Als je niet aan de geluidseisen voldoet (en aangezien geen enkel schip tijdens het

onderzoek aan de geluidseisen voldeed, is de kans dat een schip wel voldoet minimaal) moet je REDELIJKERWIJS aantonen, dat je je best hebt gedaan om het toch te halen. Over het woord redelijkerwijs is Gerberdien naar een overleg geweest. Daar kwam naar voren dat "redelijkerwijs" niet in richtlijnen is te omschrijven. Als het je toch lukt om redelijkerwijs je best te doen, moet je wel binnen de marges blijven van 5 decibel in woning en stuurhut en 10 decibel in de slaapkamer. Men heeft ook nagedacht over antigeluid, maar dat blijkt niet te werken. Oordopjes is verreweg het goedkoopste maar dat mag weer niet als oplossing. Men wil wel, dat je investeert in geluidreductie.

Conclusie: *Het Nederlandse Ministerie van IenW is er duidelijk op uit dat een deel van de vloot verdwijnt. Men heeft dan ook letterlijk gezegd op het Ministerie, dat Nederland een moderne vloot wil. Het standpunt van de ASV is: wat niet kan, kan niet; dus moet je de eisen van het geluid terugdraaien.*

Willem Stam vraagt hoe andere bonden hierin staan. Gerard Kester (BLN) heeft tijdens een overleg gezegd "wie wil er nu op een oud schip" dus dat lijkt duidelijk: BLN zet zich niet in voor die groep schepen. Cor le Sage zegt, dat dit verhaal alleen nog maar een voorstel is. Als het niet wordt goedgekeurd, moet iedereen keuren op geluidseisen zoals vastgesteld in het ROSR. De ASV is er ook niet op uit dat iedereen moet keuren; de ASV wil heel de regeling van tafel voor iedereen.

Fokke Wijkstra vraagt of dit geen rechtsongelijkheid is, voor 1976 wel keuren en na 1976 niet? Sunniva antwoordt dat na de middag Peter van Dam van "van Dam en Kruidenier advocaten" er zal zijn om te spreken over het boetebeleid. Met hem is afgesproken op een later moment eens na te gaan of dit "aanvechten op rechtsongelijkheid" een begaanbare weg is. De reactie van Van Dam en Kruidenier was geïnteresseerd. Peter van Dam zegt dat het een interessant onderwerp is. Daar moeten wij over gaan nadenken, want dat kost natuurlijk veel geld om dat uit te laten zoeken door een advocaat.

Wij moeten duidelijk maken aan het Ministerie, dat al die onzinnige investeringen doen niet de weg is naar vergroening. Aangetoond is dat 2600 schepen niet aan de geluidseisen kunnen voldoen, dus loopt Nederland vast als al deze schepen eruit gaan. Er zal dan veel meer over de weg vervoerd gaan worden en dat is geen milieuwinst. Wij moeten via het voorbeeld van de gekte van de geluidseisen aantonen, dat al deze onzinnige CCR eisen de binnenvaart ruïneren. Wij willen een brief gaan sturen naar Europa, zodat de mensen daar weten wat er speelt en ze dus later niet kunnen zeggen dat ze het

niet geweten hebben. In Nederland zou er een nieuwe petitie over de CCR-eisen gemaakt moeten worden, zodat wij er alles aan gedaan hebben om dit te stoppen. Boetebeleid.

Naar aanleiding van de petitie over het boetebeleid heeft het ILT de ASV uitgenodigd voor een gesprek, waarbij van de brancheorganisaties alleen de ASV aanwezig was. Dit heeft in januari plaatsgevonden en alles was bespreekbaar. Er is een nieuwe directeur en dat is wel een vooruitgang. Het was een positief gesprek, dus hopen we op een oplossing. Bij de evaluatie is ons gevraagd naar input; een positieve ontwikkeling ons realiserend dat de ASV tot nu toe bij veel overleggen is buitengesloten. Bij de vorige directeur was het handhaven en nog meer handhaven. Het lijkt erop dat men bereid is er goed naar te kijken en eventueel zelfs wetten wil gaan veranderen.

Politiek.

Na de verkiezingen zijn er weer allemaal nieuwe gezichten voor de binnenvaart. Dhr Sienot van D66 is vanmiddag aanwezig. We zijn weer naar Den Haag geweest om met de woordvoerders van verschillende partijen te spreken. De binnenvaart krijgt veel aandacht van de politiek. Er zijn ook verschillende woordvoerders die een keer mee willen varen. Men denkt dat we dan een datum met tijd en plaats kunnen prikken, maar zo werkt dat niet in de binnenvaart. In ieder geval zullen we proberen afspraken te maken. Verschillende leden melden zich, dat men wel iemand van de politiek wil ontvangen.

WBR

Doortje Grooten meldt dat er een groot probleem is met ligplaatsen voor droge bulk in de Botlek. Verschillende ligplaatsen verdwijnen naar de tankvaart, terwijl er steeds meer overslag in de Botlek komt van droge bulk. Verschillende overslagbedrijven verhuizen van elders naar de Botlek. Dus wordt het probleem alleen maar groter. Hier moet echt iets aan gedaan worden. Ook aan het Noordereiland verliest de binnenvaart ligplaatsen.

Rondvraag

Cor le Sage vraagt waarom de binnenvaart niet aan de Surinamekade en Sumatrakade mag liggen. Het is verboden om daar te liggen, omdat er een bom onderwater ligt. Die moet worden weggehaald, maar het voetgangerspontje vaart er wel. Piet Bennik antwoordt dat je nu in de IJhaven 24 uur mag liggen. Je moet dat wel melden aan de havendienst.

Adriaan de Voogd van der Straaten zegt dat ze wel moeten gaan opschieten met de nieuwe sluis in Helmond, want de oude staat op instorten. Jos Evens antwoordt dat er nu 2 nieuwe sluisen komen, omdat 1 niet kon door het waterhoogte-verschil.

Wanneer deze nieuwe sluisen er komen, is nog niet bekend.

Henk van Heukelom zegt dat het ponton in de Maashaven er nog steeds ligt. Gerberdien antwoordt dat het klopt; ze gaan nu in gedeelten naar de werf en komen dan op een andere plaats terug. Maar zolang ze niet naar de werf gaan, mag je er gewoon op blijven liggen.

PAUZE

Technisch voorzitter Sunniva Fluitsma opent het middagedeelte van de vergadering en verwelkomt de velen die er bij zijn gekomen voor het openbare gedeelte van de vergadering.

Paul Markusse heeft het jaarverslag gemaakt en leest dit voor.

Boetebeleid

Peter van Dam (geen familie) van Van Dam en Kruidenier advocaten gaat iets vertellen over de juridische aspecten wanneer je een boete krijgt. Wanneer je een boete krijgt, noemt men dat een "voornemen tot boete oplegging". Je hebt dan 2 weken de tijd om een zienswijze in te dienen bij ILT, dit hoeft niet. Als je belt, wil ILT je soms wel wat meer tijd geven. Dan komt het boetebesluit en daar heb je 6 weken de tijd en niet langer om een bezwaarschrift tegen in te dienen. ILT beslist over de boete en als je het er niet mee eens bent, kun je naar de rechter en heb je weer 6 weken de tijd en niet langer. Je moet wel de opgelegde boete betalen. Daarna zou je nog een keer naar de Hoge Raad kunnen. De procedures zijn ingewikkeld, maar je kunt het helemaal zelf doen zonder advocaat. In het begin keurt de slager zijn eigen vlees. Er wordt een boete opgelegd door ILT, het beroep komt binnen bij ILT, maar je kunt altijd naar de rechter. De rechter kijkt dan naar de procedures. Hij kan niet veel doen aan de hoogte van de boetes; die staan vast. Je moet wel met hele goede argumenten komen om de rechter te overtuigen. Er was geen ligplaats omdat het vol was met schepen, is voor de rechter niet genoeg om de boete te verlagen. ILT mag je niet beboeten, wanneer je teruggezet wordt in exploitatiewijze. Dan zou je een dubbele boete krijgen en dat mag niet, heeft de rechter beslist.

ILT heeft handhavingsplicht. Dit houdt in dat wanneer men een overtreding constateert, men verplicht is u een boete te geven. De hoogte van de boetes is op een juridisch goede manier vastgesteld; het moet een afschrikwekkende werking hebben. De Minister heeft alles afgewogen en daar moet de rechter het mee doen. Het moet wel evenredig zijn. Je kunt dus boetes niet 1 op 1 voor iedereen hetzelfde laten gelden. Wat betreft economisch belang; het verschil tussen groot en klein schip is een beleid en geen juridisch ver-

haal. Daar kan een advocaat of rechter niet veel mee. Je moet dus een goed onderbouwd verhaal hebben om de rechter te kunnen overtuigen. Er is niet zomaar een bijzondere omstandigheid.

Jos Evens vraagt hoe het zit met een dwangsom. Dit is een extra prikkel om te zorgen dat je je aan de wet houdt, zodat je niet gelijk weer de wet overtreedt.

Jos vraagt hoe het zit als je gekeurd bent en alle papieren zijn in orde. Kan de ambtenaar wanneer deze aan boord komt, dan alsnog op deze dingen controleren? Ja, dat mag; de ambtenaar moet wel bevoegd zijn om daar op te controleren.

Cor le Sage vraagt als je een zienswijze indient als je een bestuurlijke boete hebt gekregen, je deze ook bij de rechter kan gebruiken? Ja, je kunt bij de rechter natuurlijk niet met een heel ander verhaal komen.

Fokke Wijkstra merkt op dat bij de boetelijst geen economisch belang is toegepast. Er is een ongelijk speelveld als je met te weinig personeel vaart. Het is goed of het is fout. Daar zit niks tussen daarom kan de rechter niet veel.

Huib Ooms merkt op dat de schipper termijnen heeft waar aan hij zich moet houden. Hoe zit dat met het ILT? Want je moet nogal lang wachten op een uitspraak. ILT heeft geen termijnen waarin ze uitspraak moeten doen.

D66 / dhr Matthijs Sienot

Dhr Sienot is de woordvoerder van D66 als het gaat om Mobiliteit en vervoer, dus ook de binnenvaart. Hij is voor vergroening en wil zich inzetten voor elektrische auto's en fietsen en is blij dat er ook al een elektrisch binnenvaartschip is. Maar de binnenvaart moet ondanks dat het veel schoner is ten opzichte van de vrachtwagen ook vergroenen.

Sienot begrijpt dat het in de binnenvaart niet zomaar is gerealiseerd. Hij is voorstander van meten aan de pijp om nu eens te onderzoeken hoe schoon of hoe vuil de binnenvaart nu werkelijk is, ook de oudere motoren. Er moet meer geld naar de binnenvaart om die nieuwe schone motor te kunnen betalen. D66 heeft een motie ingediend, en die is ook aangenomen, dat er meer vervoer van de weg naar het water moet. Nu gebeurt het juist andersom; er gaat meer vervoer van water naar de weg.

De Minister wil pas over 5 jaar de "maut" voor het vrachtverkeer over de weg invoeren om het vervoer over de weg duurder te maken. Dat moet sneller. Er is veel onderlinge concurrentie in de binnenvaart en dat kost diezelfde binnenvaart ook veel geld. Verladers moeten ook over de brug

komen door het milieuakkoord van Parijs. Zij moeten de binnenvaart hierin een kans geven. Ook probeert dhr Sienot meer jongeren naar de binnenvaart te lokken via het onderwijs.

David Twigt zegt dat vergroening samenhangt met het toekomstperspectief en dat de ASV al meer dan 10 jaar bezig is op Europees niveau om meer vervoer naar de binnenvaart te krijgen. Met het Europese Witboek Vervoer, dat om modal shift vraagt, wordt niets gedaan, zeker niet door Nederland. De EVO zegt bovendien keihard dat de verladers niet gaan betalen voor vergroening van de binnenvaart. Waarom zou een groot deel van die binnenvaart vergroenen? Panteia zegt in zijn rapport dat er na 2025 geen kleine binnenvaart meer is. Dat is de helft van de vloot en dat zal dan allemaal naar de weg gaan. "U heeft straks een groenere binnenvaart maar de helft van het vervoer is naar de weg verhuisd. Wat is er dan gewonnen?" werd gezegd. Dhr Sienot antwoordt dat hij nu ruim 100 dagen bezig is en niet in één keer alles op kan lossen. Hij probeert er alles aan te doen om de binnenvaart te behouden.

Dhr van Doorn, Rijnvaartcommissaris, vraagt of er geld is vrijgemaakt voor de binnenvaart in het vergroeningsfonds en zo ja, wat gaan we daar mee doen? Dhr Sienot antwoordt dat er wel geld is maar niet apart voor de binnenvaart. Hij heeft geen idee hoe de Minister dit voor de binnenvaart wil gaan uitvoeren.

Leonard Dodewaard zegt dat mensen niet positief zijn over deze bedrijfstak. Het wordt je steeds moeilijker gemaakt.

Sjaak van Wijk vraagt zich af of het geen optie is om verladers per ton vervoerde tonnage te belasten en dit in een groenfonds te stoppen; bijvoorbeeld 5 tot 10 cent belast en je komt al een heel eind. Dhr Sienot antwoordt dat de maut voor de vrachtwagen ook in het vergroeningsfonds gaat. De schippers wezen erop dat het er wel om ging dat dan de verladers daarin zouden bijdragen, niet de schippers. Uiteindelijk sprak de heer Sienot zijn steun uit voor dit idee.

EOC / dhr Tom Boerema

Dhr Boerema komt uitleg geven over certificeringen. Er zijn wat dingen veranderd. Zo wil men af van de tijdelijke certificaten. Als er al een tijdelijk certificaat wordt afgegeven, moet het schip wel in orde zijn. Je certificaat is 7 jaar geldig dus in het 7e jaar moet je alles keuren en goed bevonden worden voordat je oude certificaat is afgelopen. Je mag 1 jaar voor afloop van je oude certificaat opnieuw keuren. Als je in het 7e jaar keurt, sluit je nieuwe certificaat aan op het oude. Als je eerder keurt, gaat je nieuwe datum in op de dag van de droge keuring.

Dubbelpaten is dankzij een bericht van BLN een hot item. Wij hebben vele telefoontjes ontvangen van verontruste leden. Er is eigenlijk niet veel veranderd. Als de kim bv 6 millimeter moet zijn en hij is 6,1 mm dan mag je verdubbelen. Als de kim 5,9 mm is, zou het er uit moeten.

Piet Bennik spreekt uit dat het dubbelen, zoals we kennen niet gewoon zal kunnen doorgaan, omdat de dubbelpaat hoogst waarschijnlijk is aangebracht, omdat de originele beplating te dun was.

Geluidseisen.

Geluid bevat maar 3 van de 139 punten in de overgangsbepaling van de CCR. Slaapvertrekken is het grootste probleem. Tijdens onderzoeken zijn spitsen en schepen met de stuurhut boven de schroef niet onderzocht en dit zijn nu net de schepen met de grootste problemen. Als je niet kunt voldoen aan de eisen (en dat geldt voor veel schepen), heb je 3 alternatieven:

1. Je moet kunnen aantonen dat je redelijkerwijs je best hebt gedaan. Over het woord redelijkerwijs is een overleg geweest met allerlei bonden en instanties maar men is er niet uitgekomen wat redelijkerwijs is. Als het wel redelijkerwijs is, mag je 5 decibel verhogen in de woning en 10 decibel in de slaapkamer. Ook antigeluid is besproken, maar dat was geen oplossing.
2. Exploitatiewijze kunnen bewijzen met een tachograaf. Geluidsgrens wordt gemeten en je moet laten zien, dat je daar niet boven komt.
3. Gemiddeld toerental. Men heeft een ingewikkelde formule bedacht om zo de geluidswaarden naar beneden te krijgen. Dit lijkt mooier dan het is. Bij het ene schip gaat het geluid omhoog bij meer toeren, bij het andere schip is het juist andersom. Tijdens het overleg kwam duidelijk naar voren dat het maatwerk is per schip, dus dat zo'n formule lang niet bij ieder schip gaat werken.

Standpunt ASV

- Redelijkerwijs niet aangegeven in geldbedragen.
- Geluid is niet het enige probleem; er zijn 139 overgangsbepalingen.
- Moet de CCR deze problemen niet oplossen door het af te schaffen, omdat bewezen is dat een groot deel van de binnenvaart er niet aan kan voldoen.

Het zijn vaak de kleinere schepen, die de grootste problemen hebben als het gaat over geluid en andere CCR eisen. En dat zijn nu juist de categorie schepen die kunnen concurreren met het wegvervoer.

- Het is duidelijk dat door de CCR er een koude sanering in beweging is

gekomen.

- Het is duidelijk dat er een omgekeerde modal shift is.
- Het is duidelijk dat het Ministerie van de oude schepen af wil
- Het is duidelijk dat de politiek hier wat aan moet doen

Als ASV gaan wij de Europese politici aanschrijven en duidelijk maken hoe groot het probleem is. Wij gaan een petitie maken voor de Nederlandse politiek, zodat die het beleid in Europa kunnen keren. Wij gaan ervoor zorgen, dat iedereen van het grote probleem op de hoogte is, zodat er later niet gezegd kan worden "wij wisten er niets van".

Rijnvaart

Er is veel te doen over de ligplaatsen op de Rijn en met name in Keulen. BLN neemt hierbij het voortouw zonder met wie dan ook in overleg te treden. Eigenlijk

hoort dit via de ESO te lopen maar daar horen we helemaal niets van. De Rijnvaartcommissaris vraagt om een lijst met verdwenen ligplaatsen om dit nogmaals op de agenda te krijgen bij Europa. Er is een lijst, die gemaakt is door ASV en BLN samen, maar BLN heeft een andere lijst gemaakt zonder overleg met de ASV. De ASV heeft alsnog de andere lijst verstuurd en nu heeft de Rijnvaartcommissaris 2 lijsten. Dhr van Doorn (Rijnvaartcommissaris) wil nu eerst de samenvatting van de 50 verdwenen ligplaatsen en 60 ligplaatsen die op de nominatie staan van BLN gebruiken en later de volledige lijst van de ASV en BLN. De ASV is het hier niet mee eens en wil dat de Rijnvaartcommissaris de volledige lijst gaat gebruiken. Sunniva zegt dat de samenwerking met BLN nog steeds niet echt wil vlotten, maar dat de Rijnvaartcommissaris nu genoeg input heeft om dit probleem aan te kaarten. Wat de verantwoordelijkheid van de CCR is

in deze blijft onduidelijk. Fokke Wijkstra vraagt zich af of er iets moet veranderen zodat de CCR meer zeggenschap krijgt in deze. Dhr van Doorn zegt dat uiteindelijk alle zeggenschap naar Europa gaat.

Rondvraag

David Twigt vraagt hoe het zit met de inbouw van CCR2 motoren. Tom Boerema (EOC) zegt dat motoren tot 300 kw voor 1-1-2019 en daarboven voor 1-1-2020 ingebouwd dienen te zijn. Gerberdien merkt op dat er in een overleg was gezegd, dat dit met een half jaar is verlengd. Tom gaat het nakijken en komt daar later per mail op terug.

17.00 sluit de technisch voorzitter Sunniva Fluitsma de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.