

ASV Nieuwsbrief

April 2022

11 Juni, feest 75 jaar ASV!



Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek
Blijf op de hoogte!



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.facebook.com/AlgemeeneScheepersVereeniging>



<https://twitter.com/ASV16>

COLOFON

Voorzitter

[Redacted]

Penningmeester

[Redacted]

ASV Woordvoerder

[Redacted]

Algemeene Schippers Vereeniging

kantoor Helsinki

Koniginneweg 1

3331CD Zwijndrecht

info@algemeeneschippersvereniging.nl

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

[Redacted]

[Redacted]

redactie@algemeeneschippersvereniging.nl

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

INHOUD

Voorwoord

4 Carrière switch

Uitnodiging

5 75 Jaar ASV

Ledenvergadering 26 maart 2022

6 Verslag ledenvergadering 26 maart
9 Rede
10 De denktank
11 Erelidmaatschap Ger Veuger

Nautisch technisch

12 Brief gebruikers
12 Afsluiting IJsselmeer
13 Windplan blauw

Fosfine

16 Aanbieden brief ketenanalyse gegaste lading
17 Ketenanalyse in procedurevergadering I&W

Havens:

Amsterdam/Zaandam

18 Noodopvang vluchtelingen Havenstraat Zaandam
18 Bewonersbrief tijdelijke opvang Havenbuurt riviercruiseschepen
19 ASV vraagt heroverweging ligplaatsen cruiseschepen
20 Complimenten voor Amsterdam en Zaanstad
20 Overleg Zaanstad
21 Overleg Amsterdam en Zaanstad

Rotterdam

24 Verslag brancheoverleg en online marktsessie Rotterdam
25 Nieuw havengeldsysteem Rotterdam

Port of Twente

26 Brief Port of Twente

Haven Antwerpen

27 Marifooncommunicatie

Vergroening Binnenvaart

28 CCR Routekaart
29 Verplichte bijdrage verduurzamingsfonds komt dichterbij
29 * Vervolgonderzoek hernieuwbare brandstof *

CCR:

31 Boter op je hoofd
31 Extra kosten bij uitbreiden Rijnpatent

IWT-platform

32 Discutabele conclusies rapport ongevallen binnenvaart
33 IWT platform weinig transparant

Ministerie I&W

35 Boete en handhavingbeleid

Modal shift (of juist niet)

36 Hoge brandstofkosten leiden tot steun voor wegvervoer niet voor binnenvaart

Europa:

37 CCR verduurzamingsfonds in strijd met Europese resolutie

Politiek

38 Commissiedebat Toezicht en handhaving
41 Debat vaststelling begrotingsstaten commissie I&W
44 MIRT debat
47 Pontje Nieuwer ter Aa opgedoekt
47 Bedienregiem noodbrug Wormerveer
48 Videotoespraak Minister Harbers
49 Valt de binnenvaart stil

Lezers aan het woord

50 Spiegeltje aan de wand

Voorwoord

Carrière switch!

Voor u ligt de nieuwsbrief van de ASV. Met deze keer een persoonlijk verhaal als voorwoord.

Carrière switch!

In één van de vorige edities van de nieuwsbrief heb ik me al eens voorgesteld, maar ik zal het nu in het kort even herhalen. Ik ben Gerrie Kombrink, bijna 50 en ben sinds een dik jaar lid van de denktank van de ASV. Mij werd gevraagd om een voorwoord te schrijven waarin ik vooral positieve zaken bespreek.

Ik sta inderdaad positief in het leven. Positief wil zeggen dat ik altijd ergens wel iets positiefs uit kan halen. Bijvoorbeeld de oorlog in Oekraïne, daar is niets positiefs aan. Maar de manier waarop hulp tot stand gekomen is, bijvoorbeeld dat mijn eigen zwager een heel konvooi met bussen naar de grens van Oekraïne heeft geleid en vervolgens met een heleboel vluchtelingen is teruggekeerd, daar krijg ik kippenvel van. Dat ontroert me. En dat stemt mij positief. Dat mensen om mensen geven.

Er liggen twee jaren van beperkingen achter ons vanwege die enorme pandemie. Ook toen is gebleken dat mensen voor mensen zorgden en dat het gezin

weer belangrijk was. Samen thuis of aan boord, ik vond het heerlijk! Dat de wereld nu weer 'normaal' wordt, is natuurlijk helemaal goed nieuws! Deze positieve instelling of kijk op het leven heb ik van huis uit meegekregen.

Ik ben een dochter van een veehandelaar c.q. keuterboer uit Grunn'n. Mijn vader vond het belangrijk dat je zelf je broek op kon houden. Ik moest iets gaan leren waar ik zelf mijn boterham mee kon verdienen. Het water had altijd een grote aantrekkingskracht, maar de beroepsvoorlichting op scholen, en vooral voor meiden, was toen natuurlijk zeer beperkt (net als nu...). Er werd verwacht dat je als vrouw voor een veilig beroep zou kiezen. Dus werd ik juf in het basisonderwijs. Deze baan gaf een hoop voldoening en van die snoetjes werd ik altijd blij.

Toen ik 8 jaar geleden mijn huidige man ontmoette, was onze eerste date bij hem aan boord van de Tolé. Ik had nog nooit een schip van binnen gezien en o o o, wat was dat interessant. Al die knopjes in de stuurhut. Ik snapte er helemaal niets van en ik wilde het allemaal weten!

Onze relatie ging verder en daar hoorde ook de Tolé bij. Mijn interesse voor het varen was gewekt. Ondertussen zijn we wat

jaren verder. Om balans in ons schippersleven, de kinderen en mijn baan in het onderwijs te behouden, heb ik besloten om afscheid te nemen als juf. Daarnaast wilde ik ook heel graag mijn papieren halen voor het varen, maar om op oudere leeftijd nog even weer in de boeken te duiken om een vaarbewijs te halen, dat was niet makkelijk. Ook het CBR was in dit geval niet de makkelijkste partij. Daar de vaarbewijzen gingen veranderen en ik niet alle examens voor 18 januari 2022 kon behalen bij het CBR, ben ik eind november vorig jaar uitgeweken naar België. Nu ben ik sinds december in het trotse bezit van mijn groot vaarbewijs (en deze is geldig tot mijn 67ste...!) Om nog meer over de binnenvaart te weten te komen zijn Marten en ik lid geworden van de denktank van de ASV. De ASV staat bij mij voor saamhorigheid, respect, ruime interesse in elkaars welzijn en er is ruimte voor een ieders talent.

Helaas is de Tolé in maart naar de sloop gegaan en dat is natuurlijk het einde van een tijdperk. Hoe de toekomst eruit gaat zien voor mij, Marten en het varen, dat weten we niet. Dat we blijven varen, absoluut! Deze switch is er één voor het leven!

Gerrie Kombrink-Vloo





In 2021 bestond de ASV 75 jaar.

Door de pandemie en de bijbehorende lockdown was er geen mogelijkheid om dit te vieren maar dat willen we alsnog graag goed maken!

Hierbij nodigen wij onze leden, donateurs inclusief gezinsleden en speciale gasten uit voor een uitbundige feestdag op 11 juni 2022 bij het Develpaviljoen in Zwijndrecht. Aanvang 15.30 uur voor leden en genodigden

Rond 17.30 uur zullen we samen genieten van een overheerlijk bbq. Rond 20:00 begint de feestavond met muziek en die zal tot 00.00 uur duren.

We willen u vragen om u voor 2 juni 2022 op te geven en aan te geven met hoeveel personen u komt.

emailadres 75jaarasv@algemeeneschippersvereeniging.nl
Via WhatsApp of bellen op telefoonnummer +31653 190 459

Wij hopen u allen gezond en wel te mogen ontvangen op:

**ZATERDAG
11 juni 2022**

DEVELPAVILJOEN

PARKLAAN 1 - 3335 ZWIJDRECHT



Ledenvergadering

Verslag van de ledenvergadering 26 maart 2022

Welkom

We worden welkom geheten door de voorzitter gevolgd door een paar huis-houdelijke mededelingen.

Dan volgt het openingswoord door de voorzitter. Dit leest u elders in de nieuwsbrief.

Het verslag van de vorige ledenvergadering wordt goedgekeurd.

Mededelingen

- Dhr. Sipsma is afwezig vanwege ziekte.
- Mevr. Lubbers kan en wil niet meer in het bestuur van de ASV deelnemen en is afgetreden.
- Er wordt een oproep gedaan om denktanklid of bestuurslid te worden.
- 11 juni 2022 is er het ASV-feest. De uitnodiging hiervoor volgt nog.
- Dhr. Veuger heeft een lange staat van dienst bij de ASV en er wordt unaniem voor gestemd over zijn erelidmaatschap. Dit gebeurt middels een briefje (conform statuten).

De kascontrole is uitgevoerd door Dhr. Kievit en Dhr. Valkema en in orde bevonden. Dhr. Kombrink gaat het de volgende keer uitvoeren. Dhr. Henk Kievit wordt bedankt voor de afgelopen 2 keren.

Declaratievoorstel

Er is een aanvulling op het oude declaratievoorstel gemaakt. Dit format wordt besproken met de zaal.

Er volgt een discussie over de vergoeding van 100 euro per maand aan het bestuur of dit niet verhoogd moet worden. Dit hoeft niet verhoogd te worden vanwege andere vergoedingen.

De 39 cent van de kilometervergoeding is belast. Je kunt vanuit je eigen onderneming een factuur schrijven en het belaste deel is dan aftrekbaar.

Graag vooraf bij het bestuur melden dat je onkosten gaat maken voor de ASV.

In de zaal wordt nog geopperd als een schip stil moet liggen voor de ASV er via de ASV een aflosser geregeld kan worden. Dit lijkt toch lastig te organiseren.

Sunniva vertelt over haar vergoeding. Zij is namelijk het aanspreekpunt voor de po-

litiek en schrijft brieven namens de ASV. Hun schip ligt wel eens stil vanwege overleggen van de ASV en zij laten voor de ASV reizen schieten.

Er is niemand tegen het declaratievoorstel, dus dit voorstel wordt aangenomen.

Het financiële verslag

Op een spreadsheet kunnen we zien hoe de ASV er financieel voorstaat. Ook de begroting voor 2022 staat er op. Jessica vertelt hoe de bedragen zijn ontstaan.

Het ledenaantal is redelijk gelijk gebleven. Er zijn wel wat status verschuivingen binnen de leden.

Het kopje contributie/donateurs is nu samengevoegd. De EOC doneerde altijd, maar dat gebeurt nu niet meer (wisseling directie). Er wordt nagedacht over een manier om donateurs te behouden. Uit de zaal komt dan een opmerking om een rekening te sturen voor sponsorkosten.

De advocaatkosten zijn hoog begroot. De advocaat vindt dat er dan wel iets groots (wat geld kost) moet gaan gebeuren. Zoals het dossier FAME.

Uit de zaal: Alles is duurder geworden, maar het lidmaatschap is niet duurder geworden. Het bestuur antwoordt, dat dit is ook niet nodig, vanwege de buffer die we hebben.

Het verslag wordt goedgekeurd.

De denktank

Sunniva bespreekt de taken en verwachtingen van een denktanklid aan de hand van een aantal sheets en vertelt hoe het er met onze denktank voor staat.

Onze denktank is erg groot en het gevaar daarvan is dat iedereen van elkaar denkt dat de ander wel een taak op zal pakken. Daarnaast zitten er mensen in de denktank die weinig van zich laten horen. Daarom wordt op dit moment vanuit het bestuur niet alles meer gedeeld, omdat men niet weet wat er met die mails gebeurt (deze kun je natuurlijk makkelijk doorsturen).

Er is een mail uitgegaan naar de denktank om na te denken over hun bijdrage. Daarnaast moeten we transparant zijn voor de leden, ook in de nieuwsbrief. Het

Ministerie leest de nieuwsbrief ook, dus alles moet goed doordacht beschreven worden.

Pauze

Lopende zaken



Kirsten, onze advocaat, praat de leden bij rondom de zaken waar zij bij betrokken is. De leden waren blij met haar visie op de lopende zaken en stemden er mee in. We bedanken Kirsten voor haar heldere toelichting en ze wordt gefeliciteerd met haar verjaardag.

Vergroening / Fit for 55

Sunniva legt uit wat Fit for 55 inhoudt en wat voor kosten dit met zich meebrengt.

Kosteneffecten Fit for 55 (analyse EICB)
Het gaat hierbij vooral om de onderdelen:

- ETD: Revision of the Energy Tax Directive (Herziening van de energiebelastingrichtlijn)
- RED: Renewable Energy Directive: Wijziging van de richtlijn hernieuwbare energie om de ambitie van de nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 uit te voeren

Wat gaat de ASV hiermee doen? Gaan we voor bio of voor veilig? In de middag zal dit ook aan de orde komen.

Ook de subsidie aanvragen verlopen soms oneerlijk en als dat gebeurt, kunnen we de advocaat inschakelen.

Er komt nog een mededeling over de havigelden Rotterdam, dit systeem gaat veranderen. Je betaalt per binnenkomst in de haven over je lengte x breedte (dus per m2) en dit kost 12,5 ct. voor de eerste 24 uur en vanaf 24 uur 7,5 ct./m2. Deze tarieven zijn nog niet definitief, maar worden gehanteerd bij de pilot die op 11 april start. Men houdt 3 categorieën aan; vrachtaart, niet- vrachtaart en duwvaart. Het

zal op 300% meer uitkomen dan de oude tariefstructuur van 7 dagen. Opgeven voor de pilot doe je bij innenhavengeld@portofrotterdam.nl.

Einde van het ochtenddeel.

We gaan genieten van een lekkere lunch en van het mooie weer.

Middag deel:

Welkom

We worden welkom geheten door de voorzitter en zij doet het welkomstwoord. Aansluitend wordt de fam. Veuger in het zonnetje gezet. Zij gaan per 1 april stoppen met het actief bezig zijn met de ASV. De familie ontvangt bloemen en een passend cadeau en Sunniva houdt een mooie toespraak. Daarna neemt dhr. Veuger het woord over zijn bestuurdersgeschiedenis en bedankt de ASV.

Vergroening in de binnenvaart / Fit for 55

Sunniva vertelt aan de hand van een aantal sheets hoe men de vergroening ziet.

Over de biobrandstoffen valt veel te zeggen; met name over de hoge kostenposten die je als schipper hebt. De reductieverplichting had al ingevoerd moeten worden, maar vanwege het FAME-verhaal is dit nog niet gebeurd. De schipper betaalt liever meer voor de gasolie dan dat de biobrandstoffen worden ingevoerd.

Er komt een verduurzamingsfonds, maar conform de akte van Mannheim zou dit niet kunnen. Daar zijn juristen nu mee bezig om deze akte te kunnen omzeilen. Ze willen de kosten van de verduurzaming op de schipper verhalen.

Je kunt sinds november een label aanvragen, zodat je een stad in kunt komen met je motor. Als je geen certificaat bij je motor hebt, kan je het label aanvragen. Je hebt een meetrapport nodig, dat binnen de CCR2 valt. In Rotterdam wordt je dan geaccepteerd. Andere steden zeggen "haal maar een Green Award, want wij hebben de Green Deal getekend". Dit labelsysteem is alleen in Nederland.

Het Ministerie gaat het nu oppakken.

Wat betreft de biobrandstoffen; als je meer wilt weten, dan kun je de EOC bellen.

Gerrie van Neijenhoff legt kort uit over de biobrandstoffen.

GTL verbrandt in 1 keer. Gasolie verbrandt in verschillende fases. Met FAME verbrandt eerst de gasolie. Het dierlijke vet verbrandt niet in de motor; het vet verbrandt te laat en zet af op de zuigerveren. En dan begint de motorellende.

Zelfs in de Stage V motoren lukt het niet om de dierlijke vetten te verbranden. De A in FAME staat voor Acid, om de dierlijke vetten te mengen met het zuur. FAME is gevoelig voor condens. Na zoveel draaiuren zijn de filters en injectoren aan vervanging toe.

Resolutie Europees Parlement

Sunniva heeft een presentatie gemaakt over deze resolutie, vertaald vanuit het Engels.

Het gaat over de toekomst van de binnenvaart in combinatie met de modal shift. Welke voorwaarden er voor nodig zijn en hoe het er voor staat. Er lijkt vooral gebrek aan een lange termijn visie. Dit geldt natuurlijk niet alleen voor Nederland, maar ook natuurlijk voor Frankrijk. Vooral het kleine schip is in het gedrang, terwijl Europa juist de kleine vaarwegen wil benutten. Er moet een hardheidsclausule komen waar de schippers zich op kunnen beroepen. Maar ook de infrastructuur moet op peil blijven. Daarnaast wil Europa ook betere voorzieningen voor de binnenvaart (gezinnen aan boord, ligplaatsen, aflopen, stroom, vuilnis). Het bedienen op afstand zou goed geëvalueerd moeten worden, net als de spertijden, als Europa de binnenvaart wil stimuleren. De CCR vindt juist dat men meer moet vergroenen en steekt daar liever het geld in dan in infrastructuur.

Daarnaast worden klachten gemeld bij RWS, wat niet altijd helpt. Graag ook via ASV de klachten melden, zodat deze op Facebook kunnen worden gezet. RWS leest dit namelijk ook.

De schipper wordt gecontroleerd op letterlijk alles. De boetes zijn hoog, want het zijn bestuurlijke boetes. Dit tegenover een vrachtwagen die niet of nauwelijks wordt gecontroleerd.

De Europarlementariër Ton Berendsen namens CDA



Vanuit de ASV is Ton Berendsen gevraagd om een visie te geven op de binnenvaart. Het vorige agendapunt was grotendeels zijn tekst. Hij zit aan de tafel met 3 Nederlanders, maar de andere Europarlementariërs aan die tafel hebben niet zoveel met

de binnenvaart.

De binnenvaart was nieuw voor hem. Hij heeft een halve dag meegevaren op de Challenger afgelopen zomer om een klein beetje te weten waar hij over praat. Er zijn maar weinig plekken waar het leven en het vak zo op elkaar inhaakt. De vrijheid van het vak sprak hem erg aan. Daarnaast zijn er ook zorgen omtrent de veiligheid op het water met de vele nationaliteiten. Het derde wat hem aansprak was dat het werk en het gezinsleven met elkaar verweven is. Maar soms is dat leven niet goed te plannen. Omdat je bijv. niet van boord kunt.

Vergroening levert discussie op. Maar de vraag aan ons is: hoe moeten we dan wel vergroenen? Er zijn de afgelopen jaren al een heleboel dingen gedaan in de binnenvaart, maar deze worden niet gezien.

De investering is vaak per individu, terwijl het in de vrachtwagenindustrie vaak om grote getale gaat. De binnenvaart levert samen met de visserij voor 2 tot 3% en de vrachtauto's leveren 30-40% van de uitstoot. De vraag is hoeveel er winst hier te behalen valt. De transitie moeten we zoeken in de brandstof. Dit wordt veel vergeleken met de auto-industrie, maar de motoren in de binnenvaart gaan gemiddeld heel wat langer mee dan de automotoren. De motoren in de auto-industrie worden elke 3 à 4 jaar vervangen. Er worden veel gegevens (aannames) gebruikt in deze transitie. Oude motoren zijn bijvoorbeeld per definitie vervuilend, maar dit zijn aannames.

Er zijn ook andere sectoren die ook vervuilend zijn. Daar moet men ook aan de slag. Het is op dit moment ook de technologie die ontbreekt om beter te kunnen vergroenen.

Elektrisch varen is geen optie. Waar moet je de batterijen opladen?

Waterstofolie is de meest nieuwe techniek, maar dit staat nog in de kinderschoenen. Europa moet de komende 10 jaar naar de sectoren kijken waar de winst te behalen is. En dat is niet de binnenvaart.

De modal shift: Aan de ene kant wordt er gezegd dat 75 % van het totaal dat nu over de weg gaat naar spoor/binnenvaart moet. Dit is niet makkelijk te realiseren. De wegsector is heel erg flexibel, terwijl de binnenvaart dat niet is. De binnenvaart moet flexibeler gemaakt worden, maar de overheid werkt niet bepaald mee. Degenen die nu betalen, kiezen vaak voor de vrachtwagen. Dat zit hem in de prijs, betrouwbaarheid en flexibiliteit.

Opmerkingen uit de zaal: Toen de Merwedeburg in storing lag, kre-

gen de vrachtwagens ruim gecompenseerd. Vaart een schipper een dag om of ligt drie uur te wachten, dan is er geen compensatie. Dit heeft natuurlijk met die lobby te maken.

In Nijmegen is een test geweest rondom de uitstoot. De snuffelaar stond onder een brug, bij een busbaan en de binnenvaart was de vervuiler.

Vraag van Sunniva; Er wordt gesproken over de noodzaak van een binnenvaart verduurzamingsfonds. Hoe staat u daarin? Een fonds is belangrijk om bijvoorbeeld te kunnen investeren in technologie. Maar het is duidelijk dat de sector niet voldoende middelen heeft om zo'n fonds te vullen.

Meer onderzoeksgeld moet naar technologie om te verduurzamen. Daarna moet worden overgeschakeld naar goedkope leningen c.q. subsidies. Een fonds waar de binnenvaart geld instopt, maar niet terugziet, is geen fonds.

Afrondend wil dhr. Berendsen graag contact over de lopende zaken en zet zich graag voor ons in.

Dhr. Berendsen krijgt een bedankje (het boek "een vrouw van staal") en hij krijgt applaus.

Fosfine

Er waren nog 2 organisaties uitgenodigd voor vandaag. Het CTGB en ILT. Het ILT wilde wel komen, heeft men de ASV verteld, maar bleek vanuit het Ministerie te horen te hebben gekregen dat dat niet gewenst zou zijn. Bij navraag werd de ASV verteld dat de Kamer eerst geïnformeerd zou moeten zijn betreffende de uitkomsten. ASV heeft daar teleurgesteld op gereageerd. Volgens de ASV heeft het tegen die tijd geen zin meer om de schippers op de hoogte te stellen van de voortgang, want dan is er al een eindconclusie. We wilden nu juist de schippers duidelijk maken, dat er echt iets in gang gezet is. Dus nu heeft de ASV zelf maar een presentatie gehouden over de voortgang.

Er helpt maar één ding als er fosfine vrijkomt en een schipper belt; dat is de pers. Want als de pers er niet bij is geweest, is het niet gebeurd.

Rotterdam en Amsterdam hebben inmiddels een Plan van Aanpak. De zeeschepen worden gemeten en de schipper krijgt soms een certificaat. Helaas gebeurt dit nog in onvoldoende mate, zeker in Rotterdam. Dit Plan van Aanpak moet bij elke haven hetzelfde worden en eigenlijk ook Europees.

Hoe zit het met fosfine binnen Europa?

Het CTGB toetst gifstoffen of ze toelaatbaar zijn en hoe ze nu gebruikt worden. De bedrijven die fosfides aanleveren, waren niet op de hoogte dat er na overslag nog mee gevaren werd. Op het moment dat er van een zeeboot geladen wordt met hoge waardes, dan mag er wel gevaren worden als het geladen is in de binnenschepen. Dit klopt natuurlijk niet! Tijdens transport mag er niet gegast worden. In Frankrijk wordt er constant gemeten tijdens het laden. Is het te hoog, dan wordt er gestopt. Er mag alleen gegast worden in gasdichte ruimten (maar die heeft de binnenvaart haast niet).

Alle tabletten, sleeves e.d. moeten verwijderd worden voor overslag. Uitvoering van deze aanpak binnen een half jaar.

Pauze

WVTTK

De rondvraag.

Havendienst Zaanstad:

De gemeente gaat asielzoekers opvangen in passagiersschepen. Dit gaat waarschijnlijk ten koste van ligplaatsen voor de binnenvaart. Er wordt z.s.m. gezocht naar andere plekken voor deze opvangschepen. Extra ligplaatsen zullen worden gecreëerd via extra palen. Er worden suggesties gedaan vanuit de zaal; plek waar de zomercruiseboten liggen, bocht van Wormer, het pakhuis van Wormer, de Zaanbrug. Dit wordt gecommuniceerd via de belangenorganisaties en via de scheepvaartberichten van RWS.

Havendienst Amsterdam:

Hetzelfde verhaal, maar nu aan de Javakade en Houthaven in Amsterdam. Dit betekent minder ligplekken voor binnenvaart.

Uit de zaal:

- Hoe staat het met de toekomst van de binnenvaart, qua voorlichting op scholen? Het moet meer gepromoot worden op scholen. Er moet structureel meer voorlichting komen. LOVT? Ook in BVB bestaat het spreekbeurtpakket niet meer.
- Hoe krijgen we onze technologie beter geaccrediteerd? Graag meedenken in denktank? Ook schipper zoekt vrouw wordt genoemd om de binnenvaart te promoten.
- Havengeld in Utrecht; je moet jezelf aanmelden. En het gaat ook vanzelf. Ze rijden langs met een havendienstbusje. En er hangen camera's. Even goed in de gaten houden.
- Hengelo; als je er gelost hebt en je gaat opnieuw laden, dan krijg je een nieuw havenbriefje. Dit klopt. Er is een nieuwe havenverordening. We zijn er mee bezig.
- Amsterdam; heeft de Green Deal ge-

tekend. Om de korting te krijgen heb je een Green Award nodig. Dit geeft veel papierwerk.

- In de nieuwbrief zijn sommige stukken iets te lang. Sunniva beaamt dit. Sunniva probeert de stukken in alinea's te hakken met een mooie kop erboven, zodat je weet waar de alinea over gaat.
- Terneuzen; het voormelden blijft lastig. Als je te laat bent, is je beurt voorbij. En moet je soms een paar uur wachten. RWS is bezig met corridorplanning. Dit is een aandachtspunt en Machiel gaat dit oppakken met RWS. Dit overleg is komende week. De schippers denken anders over het voormelden dan de bestuurders die op kantoor zitten.
- Corridor Maas; Born: het laatste stuk wordt nu verbreed. Meerdere partijen waren voor 'geen hinderlijke waterbeweging' i.p.v. 3 km/u.
- Partijen zoals gemeenten spelen ons uit. In overleg met BLN is besloten dat het doorgaat, terwijl ASV van niets weet. Bij navraag bleek BLN er ook niets van te weten en BLN kreeg te horen dat de ASV er mee akkoord was gegaan. Maar dat is nu onderschept.
- Autonoom varen en bemanning nieuwe wetgeving. Dit vindt plaats binnen de CCR. Waar kan je deze info vinden? De ASV wil hier graag over meepraten en heeft gevraagd om inzicht in de financiën. Er gaat € 600.000 per jaar naartoe. De BLN en CBRB zijn wel vertegenwoordigd.
- De politiek wil de binnenvaart stimuleren om meer autonoom te varen. Er is een proef geweest met een autonome spits. Er stond voor tonnen aan computers aan boord. Hoeveel is de werkelijke besparing. Er moet wel altijd iemand aan boord zijn. De politiek denkt dat het personeelstekort opgelost kan worden middels autonoom varen.

Afsluiting door de voorzitter

We kijken terug op een waardevolle vergadering.

Gerrie Kombrink-Vloot



Rede voorjaarsvergadering 26 maart 2022



Welkom allemaal op deze voorjaarsvergadering van de ASV.

Als eerste zullen we diegene die ons zijn ontvallen of ziek zijn herdenken door een moment van stilte in acht te nemen. Ik wil u daarbij vragen te gaan staan.

Gelukkig is corona milder dan in de eerste fase, en kunnen we elkaar weer treffen zonder al te veel gedoe. De jeugd geniet weer van het sociale leven dat ze gemist hebben en bijeenkomsten kunnen vooralsnog met een breder publiek worden bijgewoond.

Het zal niemand ontgaan zijn, dat er naast al het andere geweld op de wereld, er de oorlog in Oekraïne is bijgekomen. Het is een zorgelijke situatie die veel mensen treft in allerlei opzichten, op korte maar ook langere termijn. Laten we hopen dat de verantwoordelijken tot inkeer komen, en deze oorlog snel tot een einde komt.

Naast de vaste onderwerpen zoals jullie gewend zijn van ons, zullen we jullie weer over heel veel zaken bijpraten deze vergadering.

Uiteraard vragen we u weer actief mee te denken en uw mening te geven.

Het is echt heel belangrijk dat we ons als schipper zelf laten horen, want als we dat niet doen, weten anderen wel wat wij allemaal moeten, met alle gevolgen van dien.

De vergroening is hier zo'n voorbeeld van, dat we dit echt nauwlettend in de gaten moeten houden.

Alles wordt uit de kast gehaald, omdat er grote belangen meespelen, maar waar wij als schipper, wel de gevolgen van moeten dragen als we niet uitkijken.

Een voorzichtig positief geluid vanuit het ministerie is, dat er meer onderzoek in de praktijk moet komen, en dat er gekeken

moet worden naar de soorten biobrandstoffen die wel zouden kunnen, zonder gevolgen.

Dus zoals in een richtlijn staat geschreven en is bedoeld, dat het een op een te bunkeren moet zijn, zonder aanpassingen.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) laat juristen uitzoeken of een verplichte bijdrage van binnenvaart-ondernemers aan een verduurzamingsfonds is toegestaan volgens de Akte van Mannheim.

Deze bijdrage zou tussen de 40 en 80 euro per kuub gasolie bedragen, afhankelijk van hoe vervuילend het schip is.

In de Schuttevear lezen we :

Belangrijke vraag is of een heffing op de gasolie in strijd is met de Akte van Mannheim. In de binnenvaart leeft de gedachte dat de Akte elke heffing verbiedt. Volgens secretaris-generaal mevr. Luijten (die voorheen werkzaam was op het ministerie van verkeer en waterstaat) ligt dat mogelijk anders.

'De algemeen aanvaarde uitleg van artikel 3 van de akte is, dat het heffen van accijns niet is toegelaten. Dat wil echter niet zeggen dat een verplichte contributie in een verduurzamingsfonds ook onmogelijk is. Dat is een kwestie van nadere studie. Wij zijn daar als CCR druk mee bezig. Er is nog geen conclusie getrokken.'

Zo lezen we ook in weekblad Schuttevear ,wat ik u aanraad eens te lezen CCR: 'Vervuילende schepen gaan vergroening betalen'.

In een studie werd volgens secretaris-generaal de mogelijkheid verkend om een fonds in het leven te roepen, waarmee de verduurzaming kan worden ondersteund. Duidelijk is dat ook de binnenvaart zelf moet bijdragen. 'Een van de ideeën is een verplichte bijdrage van de binnenvaart-ondernemer, waarbij de hoogte is gere-

lateerd is aan het duurzaamheidsniveau van het schip. Zo'n heffing zou een extra stimulans kunnen zijn om te verduurzamen. En de ondernemer die zijn schip wil verduurzamen kan vervolgens een beroep doen op het steunfonds.'

Maar als we dat geldt moeten afdragen, wordt dat het verhaal van de neergaande spiraal. Als het geld er nu niet is, is het er straks ook niet, immers het komt nooit meer terecht waar het dan voor bedoeld is.

En dat weten we allemaal inmiddels uit ervaring van het sloopgeldfonds. Ook dat was voor allerlei doeleinden ten behoeve van de schipper, en wat is daarvan terecht gekomen? Een platform waar geld naar toe gaat en er geen duidelijke inzage is wat er met het geld gebeurt! Waar wel zogenaamde gedegen onderzoeksrapporten worden bekostigd door IWT platform en die met gestuurde vragen de uitkomst al voorspellen. Je weet dan al dat dit tegen je gebruikt gaat worden, in dit geval de schippers die dat potje nota bene hebben gevuld. Zo zie je gelijk in een artikel verschijnen over de onveilige A2 over het water genaamd Amsterdam Rijnkanaal, daar wordt haarfijn verwezen naar dit rapport. Dit soort rapporten schaadt de binnenvaart, waar geeneens de echte oorzaken in worden onderzocht.

Ontwikkelingen rondom fosfine zal aan bod komen en de Politiek en nog veel meer wat u straks op de agenda kunt zien. Kortom weer een druk programma, en dat is een maar een deel van waar wij zoal mee bezig zijn naast het varen en ons privé leven.

Laatst had ik even een momentje voor mezelf,. Stelt u zich eens voor; Varend met een prachtige zonsopkomst, langs een weg waar de eerste fietsers en vele automobilisten al vroeg op pad waren, vaak met hoge snelheid om ergens op tijd te komen. Ik vroeg mij af waar gaat iedereen heen, wat is hun doel? Zouden zij zich ook wel eens afvragen, waar gaat dat schip heen, en wat als hun lading over de weg gaat, hoe druk wordt het dan wel niet op de weg? Moet ik misschien nog vroeger van huis om op tijd te zijn? Wat denken jullie, zullen zij zich dit afvragen?

De Modal shift wordt wel eens benoemd, maar het beleid is er niet naar. De schepen verdwijnen en de diversiteit van de vloot is er straks niet meer. Er is te weinig personeel te krijgen om in de binnenvaart te werken, maar het lijkt erop dat men au-

tonoom varen als de oplossing ziet voor het personeelsgebrek. Wat denken jullie?

We gaan met jullie over veel onderwerpen van gedachten wisselen, dus zoals ik al aangaf, geef uw mening en denk mee. Het mooiste zou zijn denk mee in onze denktank, en pak een onderwerp op wat u ligt.

Vele handen maken licht werk zeg ik maar.

Vanmiddag is Europarlementariër Tom Berendsen te gast. De CDA-woordvoerder voor transport geeft zijn visie op de binnenvaart.

De onderwerpen zoals de vergroening van de binnenvaart (Fit For 55, biobrandstoffen, FAME en labelsysteem), regelgeving rond fosfine, ontwikkelingen en politiek in Europa en het ligplaatsenbeleid, zullen dan ook aan bod komen.

Als laatste wil ik jullie nog vertellen dat het feest van de ASV om het 75 jarig bestaan te vieren, op 11 juni is, in het Develpaveljoen.

Er komt nog een uitnodiging, daar wordt hard aan gewerkt.

Tot slot wens ik jullie een mooie vergadering toe.
Gerberdien



De denktank

Zonder bestuur en denktank geen ASV

Tijdens de ASV-vergadering kwam weer eens naar voren dat we niet de belangen van de binnenvaart voldoende kunnen behartigen als er geen voldoende mensen zijn die dat doen.

Sinds jaren werken bestuur en denktank nauw samen, maar het aantal taken wat we op ons bordje krijgen groeit gestaag. Het aantal actieve denktankleden en/of bestuursleden groeit daar echter niet in mee. Dat betekent dat er prioriteiten gesteld moeten worden waardoor leden teleurgesteld zullen zijn over wat we oppakken en hoe we dat doen.

Dat betekent ook dat we dringend verzoeken om actief betrokken te zijn bij het wel en wee van de binnenvaart. De handen uit de mouwen!

Tijdens de vergadering hebben we nog even herhaald wat het belang van een denktanklid is voor de organisatie.

De denktank

De vereniging werkt met een denktank bestaande uit:

- Bestuursleden die verkozen zijn zoals vermeld in de statuten artikel 16 lid 3 en leden en donateurs die zijn toegetreten en zijn toegelaten door de denktank.
- Het denktanklid moet voor aanvang

een AVG-verklaring tekenen en is na ondertekening voor onbepaalde tijd toegelaten tot de denktank tot bedanking.

- De denktank communiceert voor het maken van beleid en besluitnemingen primair via email. Daarnaast wordt gebruikt gemaakt van andere communicatiemiddelen voor het onderling delen van informatie.
- De denktank heeft minimaal 3 maal per jaar denktankvergaderingen.
- In overleggen e.d. wordt de denktank altijd vertegenwoordigd door minimaal 2 personen.
- Van een bijgewoond overleg wordt verslag gemaakt en gedeeld met de denktank. Na goedkeuring van de denktank wordt het verslag, indien het gepubliceerd moet worden, naar de redactie van de nieuwsbrief en naar de redactie van de sociale media gestuurd.
- De denktank kan gebruik maken van mensen met expertise in overleg en met goedkeuring van de denktank.
- Een denktanklid is aansprakelijk voor goederen die hem van verenigingswege zijn toevertrouwd.
- een denktanklid kan zich kandidaat stellen voor een bestuursfunctie.

De denktank vormt het dagelijks bestuur

- het bestuur neemt in samenwerking en in overleg met de denktank alle beslissingen.
- Het bestuur en de denktank deelt zijn besluiten, ter bekrachtiging op de

eerstvolgende Algemene vergadering mede of laat leden stemmen en

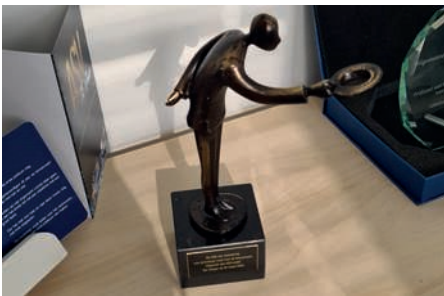
- laat zij daarnaast vele werkzaamheden transparant zien via nieuwsbrief en media berichten.

Taken van een denktanklid:

- Geeft leiding aan en houdt toezicht op het gehele verenigingsleven, samen met het bestuur.
- Voert de correspondentie uit naam van de vereniging in overleg met de denktank en werkt geheel transparant en deelt de correspondentie met de denktank.
- Voert gesprekken in overleggen, legt dit vast in verslagen en deelt deze met de denktank, waarna op democratische wijze besloten wordt welke vervolgstappen er nodig zijn.
- Ondersteunt het bestuur.
- Vormt meningen en ideeën en deelt deze met de denktank.
- Woont denktankoverleggen en Algemene vergaderingen bij.
- Voedt situaties uit de praktijk aan de denktank.
- Verzamelt foto's van actuele onderwerpen en verzendt deze naar de redactie.
- Heeft beheer over het archief en is aansprakelijk voor goederen die hem van verenigingswege zijn toevertrouwd.
- Reageert op inkomende stukken.
- Brengt geen zaken naar buiten waarover de denktank niet besloten heeft dat het naar buiten kan.

Ger Veuger verkrijgt het erelidmaatschap van de ASV

Ger Veuger is door de leden van de ASV tijdens het ochtenddeel van de ASV-voorjaarsvergadering met unanieme stemmen uitgeroepen tot erelid van de ASV. In de middagvergadering heeft Ger daarom het erelidmaatschap officieel uitgereikt gekregen in de vorm van een beeldje uitdrukkelijk de diepe buiging die we voor hem maken, waarbij we onze fictieve hoed voor hem afnemen "chapeau"! Tineke ontving een bos bloemen om onze waardering uit te drukken voor al de jaren dat zij aan de zijde van Ger zijn inzet mogelijk heeft gemaakt voor de binnenvaart. Er was ook een korte toespraak door Sunniva Fluitsma waarna het beeldje en de bloemen zijn uitgereikt.



Toespraak erelidmaatschap Ger Veuger

Beste Ger,
Nu heb ik de eer om jou toe te mogen spreken en dat doe ik graag.
Ik heb dan slechts een deel van jouw carrière mogen meemaken, maar in dat deel heb ik je wel vanuit verschillende invalshoeken leren kennen.
Een carrière was het, van jou, in dit schippersleven.
Een carrière als schipper, wat je al enige tijd achter je gelaten hebt. Zelfs je pleziervaartuig is verkocht.

Een carrière als bestuurder op verschillende vlakken in verschillende hoedanigheden.

Ik ken je vooral vanuit de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid en de ASV, maar dat doet nauwelijks recht aan de spanwijdte van al je bezigheden.

Altijd op de bres voor de schippers, hun belangen verdedigend, waarbij het economische en sociale belang een hoofdrol speelde.

Voor die zaken moest veel wijken. Regelmatig werd de Cambio stilgelegd als er een belangrijk overleg was.

Het is "schipperen" natuurlijk: je moet je klant tevreden houden dus de goederen

zo snel mogelijk bezorgen, maar je wilt ook zorgen dat er nog een toekomst is voor de binnenvaartsector en liefst een goede toekomst. En wie moet dat doen? Wie kan dat doen?



Jij zei wel eens noblesse oblige: oftewel "adel verplicht". Degene die het kan, moet het doen.

Daar werd niet over gezeurd, dat kost alleen maar negatieve energie.

Zo stond jij erin en dat verwachtte je ook van anderen. Een hoge verwachting, overigens, die zwaar kan drukken op de betrokkenen.

Bovendien was je nog veel meer dan schipper of bestuurder/actievoerder/voorvechter etc. voor de binnenvaart.

Je hebt een leven wat in het teken staat van anderen, daarbij speelde de kerk altijd een grote rol voor jou en daarbij kwamen mensen in beeld die het nodig hadden, dat er naar hen omgekeken werd. Dat liet je zo eens terloops vallen, vond je iets wat je gewoon deed, maar maakt wel dat je daarmee ook zaken in het juiste perspectief blijft zien, volgens mij.

In al die jaren heb ik je leren kennen als een gedreven persoonlijkheid waar gevoelheden soms zelfs moeten wijken voor het algemeen belang. Dat heeft bij mensen wel eens pijn gedaan, dat weet jij ook wel, want daar konden we dan weer goed over spreken. Toch weet ik dat je probeerde rekening te houden met "de

mensen" en niet alleen de "functievervuller".

Tegen mij zei je enkele jaren geleden, toen we het in de roef van de Cambio hadden over jouw inzet in de ASV "weet wie je in huis haalt, want je moet me soms afremmen". Nou, Ger, ik denk dat ik kan zeggen dat we aan elkaar gewaagd waren en dat heeft de zaak alleen maar verder gebracht. Beiden zijn we soms ook niet te stuiten en grappig detail is dat we eens bij een politieke partij zaten, waarbij jij je tegen mij liet ontvallen "hou nou eens even je mond". Je weet het vast niet meer, maar ik wel!!

Die strijd voor een betere, socialere wereld voor de binnenvaart, want strijd moet je het helaas noemen, duurt nu al decennia. Daarin heb jij, en dus ook Tineke, zoveel gegeven dat een eerbetoon aan jou, en aan Tineke die altijd naast je heeft gestaan, niet alleen logisch is, maar zelfs noodzakelijk.



Noodzakelijk als wij als schippers willen erkennen wat ons aller belang is.

En daarom, en omdat we weten dat je ze spaart (die erelidmaatschappen hebben wij bedacht), dat we je geen betere manier kunnen bedenken om je te danken dan hiermee.

Sunniva



Nautisch-Technisch

Brief gebruikers Julianakanaal

Beste gebruiker van het Julianakanaal, In februari jl. hebben wij u bericht over de geplande verruimingswerkzaamheden op het Julianakanaal, traject Berg aan de Maas – Obbicht. Zoals hierin aangegeven hebben wij samen met MARIN onderzoek gedaan naar de specifieke scheepvaartverkeersmaatregelen welke nodig zijn om het passeren van de bouwkuipen veilig te laten verlopen. Dit onderzoek is inmiddels afgerond en de resultaten zijn afgestemd met Rijkswaterstaat en Koninklijke BLN-Schuttevaaier.

De scheepvaartverkeersmaatregelen zullen gelden tijdens de pilotperiode welke naar verwachting eind mei aanstaande zal aanvangen. Op dat moment zullen wij ook starten met het aanbrengen van de 1e bouwkuip tussen km. 17.300 en km 18.200. Wij verwachten dat deze pilotperiode ca. 6 maanden zal duren.

Naast een aantal reguliere scheepvaartmaatregelen, zoals een verbod op ontmoeten en voorbijlopen, een verbod op het veroorzaken van hinderlijke waterbewegingen, een verplichting voor het aanhouden een specifieke zijde van het vaarwater en een verplichting tot aanmelden via de marifoon zullen tijdens de pilotperiode een aantal specifiek scheepvaartverkeersmaatregelen gelden:

- Het toepassen van 24/7 actieve scheepvaartbegeleiding;

- De maximale scheepsbreedte wordt beperkt tot 11,50 meter. Schepen breder dan 11,50 meter worden dus niet toegelaten op het traject Born – Haven Stein;
- De vaarweg wordt middels de bouwkuip versmald tot 18 meter op het geladen kielvlak (3 meter – kanaalpeil);
- De maximale vaarsnelheid, voor de meeste schepen, bedraagt 6 km/uur. Dit wordt dan ook middels de hiervoor bedoelde scheepvaartborden aangegeven;
- Voor geladen Europaschepen (CEMT Klasse IV, breedte tot 9,50 meter) en geladen Rijnschepen (CEMT Klasse Va, breedte tot 11,50 meter) in de opvaart, dus van Born richting Haven Stein, zullen specifieke vaarsnelheden gelden, lager dan 6 km/uur. Deze specifieke snelheid wordt bepaald op de actuele stroming en de actuele waterstand op het traject en wordt door de aanwezige scheepvaartbegeleiding gecommuniceerd;
- Voor geladen Europaschepen en Rijnschepen in de afvaart, dus van Haven Stein richting Born en ongeladen en kleinere schepen in beide vaarrichtingen, kan op aanwijzing van de aanwezige scheepvaartbegeleiding het mogelijk zijn om een hogere vaarsnelheid aan te houden, met dien verstande dat de bouwkuip veilig gepasseerd kan worden en bijvoorbeeld geen hinderlijke waterbeweging wordt veroorzaakt.

Gedurende deze pilot wordt intensief gemonitord en aan het eind worden de scheepvaartverkeersmaatregelen geëvalueerd. Op basis hiervan worden de scheepvaartverkeersmaatregelen bepaald welke gedurende onze werkzaamheden op het traject Berg aan de Maas – Obbicht en dus de komende jaren zullen gelden. Uit de evaluatie van de pilot kunnen dus mogelijk andere scheepvaartmaatregelen volgen. Indien dit het geval is wordt u hierover tijdig geïnformeerd.

Tijdens het uitvoeren van de bovengenoemde werkzaamheden zullen wij u blijven informeren over de voortgang en bijvoorbeeld ook over de resultaten van de pilot. Voor eventuele vragen kunt u ons middels

het bekende emailadres julianakanaal@herik.nl bereiken. Uiteraard kunt u de ontwikkelingen ook volgen op onze website en facebookpagina.

Ik hoop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Marcel Vrancken
Omgevingsmanager
facebook.com/Verruiming-Julianakanaal
<https://julianakanaal.ireporting.nl/>
julianakanaal@herik.nl

Afsluiting IJsselmeer

Betreft: Werkzaamheden IJsselmeer

Van april 2022 tot en met december 2023 is een deel van het IJsselmeer tussen de Maximacentrale in Lelystad en de Ketelbrug afgesloten voor beroeps- en pleziervaart. Het afgesloten gebied is aangegeven door middel van betonnen. Het is verboden om in het werkgebied te varen en te recreëren. Aan de Ketelbrug en bij de Houtribsluizen staan borden om schippers hiervoor te waarschuwen.

Waarom deze afzetting?

In de noordwesthoek van Flevoland, in de

gemeente Dronten en Lelystad, wordt gebouwd aan windpark Windplanblauw. 74 bestaande windmolens worden vervangen door 61 moderne met meer vermogen. Dat gebeurt deels op land en deels in het IJsselmeer.

De 28 windmolens van windpark Irene Vorriink worden gedemonteerd. Vanaf april 2022 vindt de bouw van de fundaties van de 24 nieuwe windmolens plaats. De werkzaamheden vinden plaats vanaf pontons in het water. Het transport van materiaal vindt ook over water plaats.

Heeft u vragen of opmerkingen?

Vragen of opmerkingen kunt u stellen via info@windplanblauw.nl of via het con-

tactformulier op de website <https://windplanblauw.nl/>. Op de website kunt u zich ook aanmelden voor de nieuwsbrief van Windplanblauw. Informatie over de laatste stand van zaken vindt u op <https://windplanblauw.nl/home/werkzaamheden-ijsselmeer/>.



Windplan Blauw

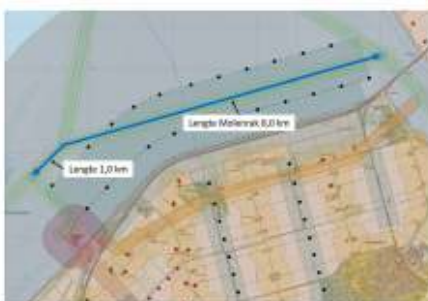
Windmolens in een vaargeul zetten, daar moet beter over nagedacht worden.

Hierbij een overzicht van de gang van zaken rond windplan blauw, de bouw van vele windmolens in de vaargeul op het IJsselmeer. Esther Lubbers heeft zich ingespannen om dit aan de orde te stellen en waar mogelijk bij te sturen. Waarom de zaken toch zullen worden zoals men bedacht had kunt u hierbij lezen.

FEITEN

- In 2018 is aan Vattenfall en IJsselmeerwintT een vergunning verleend voor de bouw van windmolenpark Blauw tussen de haven Flevokust en de Ketelbrug. Het gaat om een stuk van circa 12 km.
- Voor de bouw van dit park is op 24 juni 2021 een ontwerpbesluit van Rijkswaterstaat gepubliceerd in de Staatscourant. Dit verkeersbesluit houdt in dat het vaargebied rondom het werkgebied wordt gesloten door middel van werkbetonning met top-tekens van het eerste kwartaal van 2022 t/m uiterlijk 31 december 2023.
- De ASV is niet betrokken bij dit ontwerpbesluit en heeft geen afschrift van dit ontwerpbesluit ontvangen. Partijen hebben zes weken de gelegenheid een zienswijze tegen het ontwerpbesluit in te sturen. Dit heeft de ASV niet gedaan; zij was niet bekend met dit (ontwerp)besluit.
- Op 20 september neemt RWS dit Verkeersbesluit. Er zijn wijzigingen ten opzichte van het ontwerp. Een afschrift van dit Verkeersbesluit is aan de in het besluit genoemde organisatie gestuurd. De ASV is daar niet genoemd.
- De ASV leest over dit besluit in de krant en maakt bezwaar bij RWS tegen het besluit op 6 oktober.

Lengte vaarweg door plangebied uit het Aanvullingen MER betreffende nautische veiligheid Witteveen Bos



Bezwaar bij RWS tegen het besluit op 6 oktober:

Graag wil de ASV alsnog bezwaar maken op de voorgenomen plannen van de bouw van windplan Blauw in het IJsselmeer nabij de Ketelbrug. Geregistreerd onder zaaknummer RWSZ2021-00009006.

Onlangs stuitte de ASV op een artikel, dat er geen bezwaar was binnengekomen op windplan blauw en de bouw van dit park dus kan beginnen. De ASV schrok hiervan omdat wij niet op de hoogte gesteld zijn van deze voornemens en deze klaarliggende plannen. Vervolgens heeft de ASV de Staatscourant bestudeerd en ziet dat de bezwaar periode vanaf 2 juni met 6 weken zoals gemeld in de krant verlopen is. En dat de ASV niet in de lijst van afschriftontvangers staat.

U heeft ons niet benaderd en ook hebben wij, als direct belanghebbenden hier geen kennis van kunnen nemen omdat dit voornemen in geen enkel vakblad gemeld is (Schuttevaer, Scheepvaartkrant, Binnenvaartkrant, Stroming courant). Daarom stelt de ASV vast dat het niet binnenvaartbreed is bekendgemaakt en

- Het ontwerpbesluit niet aan ons werd voorgesteld en dus zonder onze inspraak is vastgesteld en
- Het definitieve verkeersbesluit niet conform het ontwerpbesluit mag worden ingevoerd.

Omdat de ASV niet op de hoogte gesteld is, en zodoende dus ook geen bezwaar heeft kunnen indienen, binnen de daarvoor geldende termijn om zo op te komen voor de binnenvaart en haar belangen, verwachten wij van u open te staan voor het verlate bezwaar van de ASV.

De ASV meent oprecht dat er niet voldoende aandacht en rekening gehouden wordt met de binnenvaart. We vinden het jammer dat RWS geen problemen ziet in het park zo dicht bij de Ketelbrug en in het vaarwater van de binnenvaart.

Inmiddels hebben we de tekeningen bestudeerd en vinden we dat we toch bezwaar moeten maken.

De windmolens komen dicht bijna voor de Ketelbrug te liggen, en dat is met slecht weer met name veel wind en mist een probleem. Schepen gaan met meer wind gunstig steken, dat betekent dat ze een koers bepalen waarbij ze zo min mogelijk golven dwars over het schip krijgen zowel gela-

den als leeg. Omdat de schepen die daar komen van en naar de Ketelbrug gaan is de ruimte nodig ook die waar het park nu gepland staat, voor een veilige doorvaart. We lezen dat er tussendoor gevaren mag worden als het project af is maar bij slecht weer kan je vanwege richting golfslag/wind niet zomaar om een obstructie als een windmolenvoet even omheen varen omdat je de golven dan mogelijk dwars op het schip krijgt en dit zeer gevaarlijk kan zijn. Bij geladen schepen kan dit tot gevolg hebben o.a. dat luiken inslaan of ramen inslaan. Bij lege schepen ga je zo verschrikkelijk slingeren dat er makkelijk wat kapot gaat. Zeer onwenselijk dus. Met mist is de situatie krap en verwarrend. Veel tonnen en werkverkeer, en de vaarroute die nabij de ketelbrug versmald is, gaat zeker niet ten goede komen van de veiligheid.

Vervolgens gaat er een werkterrein gemaakt worden ruim om de windmolens heen met een wachtruimte nabij de ketelbrug en zien we hierdoor dat de binnenvaart nog verder om moet varen om het werkveld niet te doorkruisen waar een verbod op komt. Dit betekent dat het een dermate andere en krappe situatie wordt bij de Ketelbrug, waarin de binnenvaart in alle weersomstandigheden dus ook met mist en storm, veilig haar werk moet kunnen doen. Wij vinden het daarom onbegrijpelijk dat de windmolens daarom niet een veiligheidsmarge hebben van plus minus 1 km vanaf de brug, om niet in het vaarwater van de scheepvaart te komen. Of langs de dijk Lelystad Enkhuizen: de Markerwaardijk waar geen scheepvaart is toegestaan en ze voor niemand in de weg staan.

Er zullen belangen zijn om dit park te bouwen op de locatie waar hij nu gepland staat maar wij vinden oprecht dat hij moet verschuiven zodat de Ketelbrug en het vaargebied niet gehinderd worden door grote objecten als windmolens. Wij vinden dus dat er niet goed gekeken is naar de consequenties voor de scheepvaart en de veiligheidsmarges waar de binnenvaart in weer en wind veilig moet kunnen varen.

De ASV wil benadrukken dat we al meldingen hebben gedaan van gebieden waar radars slecht of niet werken door windmolens en dus ook parken die storen op deze belangrijke navigatie die onmisbaar is op het IJsselmeer. We hebben nooit antwoord gekregen wat hiervan de conclusies waren. Wel krijgt de beroepsvaart meer en meer te maken met de windmolens, zowel op ligplaatsen met

de welbekende nadelen als geluidsoverlast, maar ook de meer en meer komende windparken zoals het IJsselmeer waar de beroepsvaart enkel hinder van ondervindt zoals even omvaren genoemd wordt. Het is in onze ogen zo dicht op de Ketelbrug een obstructie.

Ook lezen we dat er omgevaren moet worden en we willen benadrukken dat hoewel de binnenvaart ver uit de schoonste modaliteit is van de transportsector waarin zij maar 2% CO₂ uit stoot, maar omvaren toch altijd zorgt voor meer brandstofverbruik dus uitstoot, en schepen langer in slecht weer of mist bezig zijn en de situatie voor de Ketelbrug westwaarts drukker wordt doordat er ook een werkvloot komt en een parkeerplaats voor deze werktuigen.

We lezen in de Staatscourant:

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Bij besluit van 27 september 2018 en 1 oktober 2018, met kenmerk RWS-2018/38133 en RWS-2018/ 38143, is aan respectievelijk Vattenfall en IJsselmeerwinT op grond van de Waterwet een vergunning verleend voor realisatie van het Windplan Blauw in het IJsselmeer. Vanaf begin 2022 is men voornemens om te starten met de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van Windplan Blauw. Voor het veilig uitvoeren van deze werkzaamheden is het wenselijk het werkgebied af te sluiten voor overig scheepvaartverkeer middels werkbetonning voorzien van toptekens. Het tijdelijk afsluiten van dit werkgebied middels betoning kan mogelijk worden gemaakt door het nemen van een Verkeersbesluit. Hiervoor heeft IJsselmeerwinT B.V. op 30 maart 2021 een verzoek ingediend. Deze aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer RWSZ2021-00009006

Belangenafweging en motivering

In het IJsselmeer zal begin volgend jaar gestart worden met de bouw van Windplan Blauw. Dit betekent dat 24 fondaties van het windpark en de windturbines gerealiseerd worden, het bestaande windpark Irene Vorrink wordt ontmanteld, rifballen langs de IJsselmeerdijk worden aangelegd en andere werkzaamheden op het IJsselmeer plaatsvinden.

Hierdoor vinden er diverse activiteiten in en op het water plaats met groot materieel. Om de nautische veiligheid van het scheepvaartverkeer en het uitvoeren van de werkzaamheden te waarborgen wordt een werkgebied ingesteld.

Opmerking ASV: Helaas lezen we niets over de gevolgen voor de vaarroute die

toch erg ingeperkt wordt en obstructies in haar vaarwater krijgt.

Afsluiting werkgebied

Bovenstaande werkzaamheden en de continue aanwezigheid van materieel binnen het werkgebied maken het niet mogelijk om gefaseerd delen van het werkgebied af te sluiten en open te stellen. In dit gebied vaart beroepsvaart en recreatievaart richting het Ketelmeer via de Ketelbrug en vice versa.

Er vinden continue op wisselende locaties wisselende werkzaamheden plaats. Tevens zorgt het regelmatig wijzigen van de betoning voor onduidelijke situaties op het water, daarom is vanwege de veiligheid van het scheepvaartverkeer ervoor gekozen om het gehele gebied af te sluiten. Door de hoeveelheid aan werkzaamheden verspreid binnen het gehele gebied is het niet mogelijk om een tijdelijke vaarroute door het werkgebied te creëren. Er wordt wel een duidelijke vaarroute langs het werkgebied door het aanbrengen van extra vaarwegmarkeringen gerealiseerd.

Opmerking ASV: Hier vaart inderdaad o.a. de binnenvaart, hoe kan men dan toestaan dat op deze locatie windmolens moeten komen. Een werkgebied aanbrengen is een oplossing voor voor de bouw maar beperkt de vaargeul voor de beroepsvaart.

Daarnaast wordt de werkbetonning deels verlicht. Tevens is nabij de Ketelbrug het werkgebied opgeschoven, zodat er een wachtruimte ontstaat. Om te voorkomen dat scheepvaart vanaf het Ketelmeer te dicht op het werkgebied en de wachtruimte komt wordt een vaste doorgang onder de Ketelbrug afgesloten. Deze doorgang blijft wel open voor scheepvaartverkeer afkomstig van het IJsselmeer.

Opmerking ASV: onbegrijpelijk dat juist nabij de Ketelbrug een wachtruimte is gepland, ons inzien maakt dit de situatie voor de scheepvaart waarvan de vaarroute al ingeperkt is onoverzichtelijker.

We lezen dat een een doorgang onder de ketelbrug gesloten gaat worden voor schepen komend vanaf het Ketelmeer omdat ze anders te dicht langs het werkgebied komen. Ons inziens komt de vaart naar de Ketelbrug dicht langs het werkgebied. Het afsluiten van een doorgang en dus een veranderde situatie kan altijd leiden tot onoverzichtelijkheid en dus minder veilig.

Voor de recreatievaart en beroepsvaart die van de Lelystad naar Meppel wil varen betekent het werkgebied dat zij hieromheen dienen te varen. Hiervoor is genoeg ruimte beschikbaar en het betreft beperkt

omvaren. De omvaaroute voor beroepsvaart zal zorgen voor een vertraging van circa 10 minuten. Voor recreatievaart zal de omvaaroute een omvaartijd van circa 15 minuten bedragen. Bij slecht weer is tevens de vaarroute over de randmeren beschikbaar. Zodra de werkzaamheden zijn afgerond wordt het werkgebied opgeheven.

Opmerking ASV: wie bepaald wat genoeg ruimte is? Heeft deze rekening gehouden met weer en wind? Omvaren via de randmeren is immers namelijk voor velen geen optie, omdat het vele malen langer varen is.

Afschriften Een afschrift van deze vergunning is verzonden aan

Opmerking ASV: de ASV betreurt dat zij geen afschrift heeft ontvangen als belangenvereniging van de binnenvaart. We kunnen verwachten van u dat u de betrokken partijen tijdig en volledig op de hoogte stelt van dit soort voornemens.

Namens bestuur en denktank Algemeene Schippers Vereniging ASV
Esther Lubbers secretaris ASV

De RWS geeft aan dat dit bezwaar een 'beroep' tegen het besluit is en stuurt dit door aan de rechtbank Den Haag. Inmiddels is dit beroep ingeschreven bij de rechtbank en heeft de ASV daarover post van de rechtbank ontvangen.

PROCEDURELE SITUATIE

De procedurele situatie is als volgt:

- Bij sommige besluiten, zoals dit soort verkeersbesluiten, wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd. Dat is de fase van het ontwerpbesluit en dat partijen daarover een zienswijze mogen indienen.
- Als de algemene voorbereidingsprocedure is gevolgd, is bezwaar tegen het definitieve besluit niet meer mogelijk. Als een partij het dan niet eens is met het besluit dan wordt bezwaar overgeslagen en kan meteen beroep bij de rechter worden ingesteld tegen het besluit.
- Kortom, jullie bezwaar is dus in feite een beroep tegen het besluit. De fase van de mogelijkheid van een zienswijze tegen het ontwerpbesluit is namelijk al voorbij.
- Voor bestuursorgaan geldt een doorzendplicht. Dit betekent dat als een bezwaar/beroep bij de verkeerde instantie wordt ingediend, deze instantie dit moet doorsturen naar de juiste instantie. Op die manier worden geen termijnen gemist.
- RWS heeft dus terecht het bezwaar van de ASV doorgestuurd aan de rechtbank Den Haag. Het is dus een

beroep tegen het definitieve verkeersbesluit.

Staatscourant: Behorende bij het Verkeersbesluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat



Visualisatie vanaf positie 5, komend vanaf de Ketelbrug in westelijke richting. Afbeelding uit aanvullingen MER betreffende nautische veiligheid Witteveen Bos



Omdat we benaderd zijn door project Windplan Blauw (geen RWS) die ons het verkeersmanagement plan uit wil leggen en waar we vervolgens in de gelegenheid worden gesteld om vragen te stellen hebben we besloten hier zeker op in te gaan en zijn blij met deze uitnodiging.

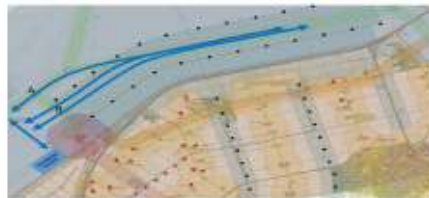
De ASV heeft de rechtbank en RWS Midden Nederland vergunning verlening een brief geschreven dat de ASV nog in haar maag zit met de beroepsprocedure die in gang is gezet. Het was niet de bedoeling van de ASV om een beroepsprocedure te starten. Zij wordt nu enigszins overvallen door de gerechtelijke procedure met alles wat daarbij komt kijken.

Na overdenkingen omtrent het beroep, heeft de ASV besloten het beroep in te trekken en in gesprek te gaan.

Inmiddels is de ASV wel benaderd als belanghebbende voor een nieuw verkeersbesluit die betrekking heeft op het

beperken van de in, uit en doorvaart bij Spuikanalen, luwtmaatregelen en de Stormvloedkering in het IJsselmeergebied door het instellen van een vaarverbod. Dit verkeersbesluit wordt in week 47 in de Staatscourant geplaatst en we zijn blij dat we nu op voorhand worden meegenomen.

Gewenste verschuiving van de verkeersstroom om kruisend verkeer bij Haven Flevokust te reduceren afbeelding uit Aanvullingen MER betreffende nautische veiligheid Witteveen Bos.



Komend vanaf de houtribsluizen, vlak ná de splitsing richting Ketelbrug (Molenrak); 'binnenkomst' van het park afbeelding uit Aanvullingen MER betreffende nautische veiligheid Witteveen Bos



Aanbieden brief ketenanalyse gegaste lading

Geachte Voorzitter,

Tijdens het Commissiedebat Toezicht en Handhaving op 7 september 2021 heeft de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat uw Kamer toegezegd dat u eind 2021 een ketenanalyse zou ontvangen over ladingen gegast met bestrijdingsmiddelen. Het gaat hier om ladingen levensmiddelen, diervoeder en dergelijke, die gegast worden met bestrijdingsmiddelen omdat ze vatbaar zijn voor aantasting door ongedierte. Aanleiding voor de toezegging was een incident in juli 2021 met een partij graan op drie binnenvaartschepen waarin een te hoge concentratie fosfine werd gemeten.

Mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, stuur ik u hierbij – met enige vertraging omdat de studie en afstemming iets meer tijd vergde – de toegezegde ketenanalyse. De ketenanalyse is een gezamenlijk product van mijn ministerie en de ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de inspectiediensten ILT, NVWA en NLA, en het College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

De ketenanalyse laat zien dat de handelsketen verscheidene kwetsbaarheden kent ten aanzien van de risico's van gegaste lading en het zich voordoen van incidenten. Uit de analyse blijkt dat in het geval van gegaste ladingen iedereen in elke schakel van de keten zorgvuldig moet handelen gezien de risico's die de gebruikte bestrijdingsmiddelen met zich meedragen.

Daarom is het noodzakelijk dat alle partijen in de handelsketen

1. zich bewust zijn van de risico's van de stoffen,
2. op de hoogte zijn en blijven dat de lading gegast is (geweest) en
3. de noodzakelijke voorschriften voor veilig handelen naleven.

Met deze uitgangspunten zijn de volgende kwetsbaarheden geconstateerd:

Informatie over gegaste lading wordt niet of onvolledig doorgegeven in de keten.

- Losse fosfidetabletten (of restanten) kunnen niet of niet volledig uit de lading worden verwijderd.
- Vervoermiddelen die niet gasdicht zijn (waardoor gasvormige bestrijdingsmiddelen kunnen ontsnappen).
- Ontbrekende (overslag) protocollen voor omgaan met lading die gegast is (geweest).
- Ontbreken van een overzicht aan incidenten en gecoördineerde handhavingstrategie.

De reactie in de vorm van ingezette acties om met bron- of beheersmaatregelen de kwetsbare punten in de keten aan te pakken staat in de ketenanalyse beschreven. In de ketenanalyse wordt met name ingegaan op het gebruik van fosfine. Fosfine wordt in ladingen ingebracht door middel van pillen die fosfinegas afgeven. Als dit gebeurt in de vorm van losse pillen, dan kunnen deze niet makkelijk meer verwijderd worden uit de lading en daarmee bestaat er een kans op incidenten.

Binnen de Europese lidstaten wordt ingezet op een bronaanpak: Zo werkt het Ctgb aan het opnemen in de gebruiksvoorschriften van een verbod op het gebruik van losse fosfidetabletten tijdens opslag en in ladingen. Voorgeschreven wordt dan dat fosfide alleen nog in sleeves (waar pillen in worden gestopt) of plates toege-

past mag worden, die wel kunnen worden verwijderd uit opslag of lading. Dit is met name relevant voor transport via de weg, spoor en binnenvaart binnen de Europese lidstaten. Waar een bronaanpak niet mogelijk is, wordt ingezet op risicobeheersing. Dit wordt nader toegelicht in de Ketanalyse.

Voor het juist ontgassen en stoppen van het gebruik van losse tabletten is Nederland afhankelijk van regelgeving en naleving in andere EU- en niet-EU-landen. Er blijft daardoor ondanks de voorgestelde beheersmaatregelen altijd een kans op een nieuw incident. Ik zal hier aandacht voor vragen binnen de verschillende internationale gremia. Daarnaast zal ik me ook inzetten om binnen Nederland de relevante sectoren bewust te maken van dit risico, zodat ook zij gepaste voorzorgsmaatregelen kunnen treffen.

Voor de totstandkoming van de ketenanalyse is er overleg geweest met de Nederlandse Vereniging Diervoederindustrie, het Comité van Graanhandelaren, Transport en Logistiek Nederland, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), Koninklijke BLN Schuttevaer, EVO Fenedex, SecureFeed, Havenbedrijf Amsterdam en Rotterdam, de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) en de fabrikanten van fosfide-middelen. Samen met deze betrokken partijen zullen we de effectiviteit van de ingezette, en de nog te nemen acties, bespreken om zo de kans op toekomstige incidenten te verlagen.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen



Ketenanalyse in procedurevergadering I&W

FOSFINE bij Procedurevergadering Infrastructuur en Waterstaat

Specifiek: aanbidding ketenanalyse gegaste ladingen

De ASV heeft op 6 april een brief geschreven aan de Commissie Infrastructuur en Waterstaat ter voorbereiding van de procedurevergadering Infrastructuur en Waterstaat op 20 april 2022 waar de ketenanalyse gegaste ladingen binnenvaartschepen op de agenda stond.

Daarin schreef de ASV:

Tijdens de procedurevergadering komt o.a. aan de orde de ketenanalyse gegaste ladingen zie:

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2022Z06492&did=2022D13273&fbclid=IwAR139srRnECn3GCE7_QZYX2-WMNBGXRF4-q1FnFkANJuCvJ_okcE1mqtgw

Dank aan de Staatssecretaris, Kamerleden, ILT en Ctgb voor ketenanalyse gegaste ladingen

De ASV wil hierbij alle betrokkenen danken voor de inzet om dit probleem uit de wereld te helpen. Er worden werkelijk stappen gemaakt. Naast de eindverantwoordelijke staatssecretaris Heijnen zijn er daaraan voorafgaande de Kamerleden die dit probleem serieus genoeg vonden om daarover vragen te stellen. ILT en het Ctgb zijn in goed overleg met de ervaringsdeskundigen, waaronder de ASV, aan de slag gegaan, waardoor dit heldere document nu bij u gepresenteerd is. Wij zijn alle partijen zeer erkentelijk voor de werkwijze, de betrokkenheid en het doortastend handelen in deze.

Niet alles geregeld zoals in 'Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland ontsmet is met fosfine' wordt omschreven.

Wij zien een goede progressie, zoals gemeld. Wij zien ook nog wat aandachtspunten die we hierbij toch willen noemen. Wij hebben namelijk de indruk dat zaken die volgens dit schrijven "geregeld" zijn, niet zo ervaren worden door de schippers. Kortom: de intentie (van het plan van aanpak) is goed, maar aan de uitvoering zou nog gewerkt moeten worden.

Bijvoorbeeld er staat op pagina 5/6; *"...De havens van Amsterdam en Rotterdam hanteren per 1 januari 2021 het herziene 'Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland ontsmet is met fosfine 5' om overslag van gegaste agribulk vanuit een zeeschip naar een binnenvaartschip veilig te laten verlopen. In het kort regelt dit protocol dat een gassingsleider door middel van metingen moet vaststellen of overslag veilig kan plaatsvinden. Hij verstrekt een gasmetingscertificaat met de gemeten waarden aan de binnenvaartschipper. Dit plan van aanpak omvat een specifiek protocol voor ladingen met losse tabletten en/of in het geval dat restanten van ingebrachte tabletten via sleeves niet volledig konden worden verwijderd of indien de concentratie van fosfine hoog was. Groningen Seaports en North Seaport hanteren inmiddels dezelfde voorwaarden en maatregelen uit dit plan van aanpak. Hij (de gassingsmeter) verstrekt een gasmetingscertificaat met de gemeten waarden aan de binnenvaartschipper...."*

Deze werkwijze herkennen de schippers niet. Schippers die 90% van de tijd dit soort lading vervoeren (uit Amsterdam en Rotterdam) zeggen dat zij nog nooit zo'n certificaat ontvangen hebben. Port of Amsterdam heeft, toen de ASV dat meldde, gezegd dat zo'n schipper dan direct bij hen aan de bel moet trekken. Daar heeft de Amsterdamse haven wellicht gelijk in, maar het zou dusdanig een werkwijze moeten zijn dat schippers niet zelf moeten hoeven uitzoeken of een zeeschip onder gas heeft gezeten en waarom men

zo'n certificaat dan niet gekregen heeft.

Ook op blz. 13 staat iets dergelijks. *"..In de havens van Amsterdam en Rotterdam is per 1 januari 2021 het herziene 'plan van aanpak' van kracht geworden aangaande gegaste ladingen. Het protocol ziet toe op afhandeling en overslag van lading die gegast is. In dit plan van aanpak worden aanvullende regels gesteld aan de overslag van met fosfide tabletten gegaste lading. Hieronder valt ook een maatregel die toeziet op het informeren van derde partijen, waaronder de binnenvaartschipper."*

Zoals eerder aangegeven is dit (nog) zeker niet het geval en dat zou dus wel zo moeten zijn.

Aandachtspunt: Schip is per definitie niet gasdicht

De ASV is, zoals gemeld, ontzettend positief over de werkwijze van ILT en Ctgb in dit dossier. We willen nog even melden dat we gezamenlijk hebben geconstateerd, tijdens de overleggen, dat het uitgangspunt moet zijn dat binnenvaartschepen per definitie niet gasdicht kunnen/zullen zijn. Dat is een heel goede aanname, omdat als er geëist zou worden van binnenvaartschepen dat zij wel geheel gasdicht zouden zijn, er nauwelijks binnenvaartschepen overblijven die dit kunnen vervoeren.

Voor de duidelijkheid: er staat niet in het rapport dat dit wel zo zou moeten zijn, maar ter achtergrondinformatie voor het debat willen we dit toch even meegeven.

Wij hopen u hiermee de nodige informatie te hebben verstrekt, zodat u op de hoogte bent van de feiten en de meningen van de gebruikers van de vaarwegen: de binnenvaart.

Mocht u ergens nader informatie over willen ontvangen, dan horen wij dat graag. Ook gaan we graag met u in gesprek om zaken toe te lichten.



Amsterdam/Zaanstad

• Noodopvang vluchtelingen Havenstraat Zaandam

Onderstaande brief ontvingen wij van havenbedrijf Zaanstad

Beste nautische stakeholders,

Vanaf 1 mei worden vanwege de opvang van vluchtelingen uit Oekraïne twee riviercruiseschepen in Zaandam aangelegd. De schepen worden aan de bestaande ligplaats aan de Havenstraat afgemeerd aan de twee oostelijke ligplaatsen in de Oude Haven en deze zijn vanaf 1 mei niet meer te gebruiken voor de beroepsvaart, voor in ieder geval één jaar.

Gemeente Zaanstad heeft de verplichting

om op zo'n kort mogelijke termijn te zorgen voor opvanglocaties. Een enorme opgave waar wij uiteraard onze verantwoordelijkheid in willen nemen. Dat betekent dat we de komende tijd, vaak heel snel, opvangplekken moeten gaan realiseren. De riviercruiseschepen zijn daar een voorbeeld van.

Gezien de acute situatie moeten wij soms snel knopen doorhakken. Wij kunnen voorstellen dat wij u daarmee misschien overvallen.

Wij hopen dat er begrip is voor het feit dat we daadkrachtig handelen. Uiteraard kunt

u bij ons terecht voor vragen. Ter informatie sturen wij u de brief die naar de directe omgeving is gestuurd, mee.

Met de belangenorganisaties voor de beroepsvaart onderzoeken wij of er op termijn alternatieve locaties en verbeteringen mogelijk zijn om de hinder voor de scheepvaart te beperken.

Voor vragen kunt u uw reactie versturen naar: noodopvang@zaanstad.nl of het Klant Contact Centrum telefonisch bellen via 14075.

Vriendelijke groet,

• Bewonersbrief tijdelijke opvang Havenbuurt riviercruiseschepen

Aan de bewoners van dit adres

ONDERWERP Twee riviercruiseschepen aan Havenstraat voor opvang vluchtelingen

CONTACT 14075

DATUM 7 april 2022

Beste inwoner,

De oorlog in Oekraïne zorgt voor een grote stroom van mensen die op de vlucht zijn. Vluchtend voor het geweld, verlaten zij halsoverkop hun huis. Mensen, vaak vrouwen en kinderen, staan met een kofertje met wat spullen en de ziel onder de arm op treinstations in Nederland. Zolang de bommen in Oekraïne vallen, staan wij in Zaanstad klaar om hen op te vangen. U krijgt deze brief omdat er bij u in de buurt een plek komt waar we Oekraïense vluchtelingen gaan opvangen.

Grote opgave voor Zaanstad; 1.000 plekken nodig voor opvang Oekraïense vluchtelingen

Het Rijk heeft alle veiligheidsregio's in Nederland verplicht zo snel mogelijk te zorgen voor opvangplekken waar vluchtelingen voor een langere tijd kunnen verblijven. Voor de regio Zaanstreek Waterland betekent dit 2.000 plekken, waarvan Zaanstad – als grootste gemeente van de regio – 1.000 plekken voor haar rekening

neemt. Dit betekent dat we in heel korte tijd en heel snel plekken moeten realiseren om mensen op te vangen. Een enorme opgave die heel hard nodig is.

Opvang op twee riviercruiseschepen aan de Havenstraat

De afgelopen week hebben wij in heel Zaanstad gezocht naar opvangplekken die snel beschikbaar zijn. Een van die plekken die we hebben gekozen, is opvang in twee riviercruiseschepen. Hier kunnen vanaf 1 mei in totaal 263 vluchtelingen tijdelijk wonen voor een periode van in ieder geval één jaar. De schepen komen te liggen aan de bestaande ligplaats aan de Havenbuurt, ter hoogte van huisnummer 33. Op de afbeelding op de achterkant van de brief ziet u waar dit precies is. Elk schip heeft een lengte van ongeveer 110 meter.

We hebben voor deze ligplaats gekozen omdat deze plek geschikt is voor de lengte van de schepen en omdat zij niet gereserveerd zijn voor binnenvaart of de cruisevaart. Bovendien kunnen de mensen wandelend naar het centrum van Zaandam en andere voorzieningen. Het is de bedoeling dat de vluchtelingen die nu in de hal van Taets op het Hembrugterrein worden opgevangen, zo veel mogelijk naar de schepen gaan.

We zoeken naar opvangplekken in heel

Zaanstad die snel beschikbaar zijn

Met de twee cruiseschepen zijn we er nog niet. Er zijn in Zaanstad meer opvangplekken nodig. Daarom kijken we ook op andere plekken in Zaanstad naar oplossingen voor het opvangen van vluchtelingen. Welke dat zijn, weten we op dit moment nog niet. De verwachting is dat er binnen enkele weken nog meer locaties bijkomen.

Maandag 11 april informatiebijeenkomst Buurthuis- en Speeltuinenvereniging Havenkwartier Door de oorlog en de groeiende groep vluchtelingen moeten wij snel handelen. Wij kunnen ons voorstellen dat we u met deze brief overvallen en dat u allerlei vragen of zorgen heeft. Daarom nodigen wij u uit voor een informatiebijeenkomst op maandag 11 april om 19.45 uur (inloop vanaf 19.30 uur). De bijeenkomst duurt één uur en is in het Havenkwartier, Havenstraat 71 in Zaandam. Wij leggen dan uit wat de komst van de twee schepen voor u betekent en beantwoorden graag uw vragen. Als u aanwezig wilt zijn, ontvangen wij graag vooraf uw aanmelding per e-mail via noodopvang@zaanstad.nl. Aanmelden kan tot en met de dag van de bijeenkomst.

Vragen en meer informatie Heeft u een vraag die niet kan wachten tot de bijeenkomst, dan kunt u ons mailen via noodopvang@zaanstad.nl of bel met 14 075. Op de website oekraïne.zaanstad.nl vindt

Jan Hamming
Burgemeester van Zaanstad
Stadhuisplein 100
1506 MZ Zaandam
Postbus 2000
1500 GA Zaandam
Telefoon 14 075
www.zaanstad.nl

• Veel complimenten voor Amsterdam en Zaanstad

Nieuwe stroomkasten

Tijdens het overleg WBA werd ons duidelijk dat havenbedrijf Amsterdam meedenkt met de binnenvaartsector en de particuliere schipper. Stroomkasten worden vernieuwd en daarbij wordt rekening gehouden met gebruiksgemak, zodat schippers niet langer zo ongeveer op hun buik hoeven te liggen om de stroom aan te sluiten.

Walstroomaansluiting

Port of Amsterdam heeft voor binnenvaartschepen, riviercruises en superjachten walstroomaansluitingen gerealiseerd op verschillende ligplaatsen. Dit is goed voor het milieu en beperkt ook mogelijke geluidsoverlast. De afgelopen maanden is er hard gewerkt om de walstroomkasten binnen de ring A10 van Amsterdam te vernieuwen. Op dit moment zijn er al 20 kasten vervangen. De rest volgt de komende weken en de planning is dat eind april 2022 alle kasten voor de binnenvaart zijn vervangen. Let dus op, de nieuwe kasten maken gebruik van Walstroom.eu. Voor de oude kasten geldt nog dat dit via Connect4shore gaat.

De nieuwe walstroomkasten Wal-

stroom.eu

De nieuwe walstroomkasten maken gebruik van de provider Walstroom.eu. Dit betekent dat de registratie en het gebruik iets anders verlopen dan vanouds. Lees hier

<https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/binnenvaart/faciliteiten>

de stappen die u moet ondernemen om gebruik te maken van de nieuwe walstroomkasten.

De oude walstroom kasten Connect4shore

Niet alle walstroomkasten in Amsterdam zijn al vernieuwd. De nog te vervangen kasten maken nog steeds gebruik van provider Connect4shore. Lees hier <https://www.parklineaqua.com/login> de stappen die u moet ondernemen om gebruik te maken van de oude walstroomkasten.

Compliment 2 voor Amsterdam en Zaanstad

Coulance met schippers. Ook merken we dat er gehandhaafd wordt op de maximale

toegestane ligduur (1 week in Amsterdam is natuurlijk veel te kort, vinden wij dan weer wel), maar daarbij is er oog voor bijzondere omstandigheden zoals ziekte. Het is erg prettig te merken, dat er begrip is voor de omstandigheden waarin binnenvaartschippers kunnen verkeren.

Compliment 3 voor Amsterdam en Zaanstad

Dat zowel Amsterdam als Zaanstad de moeite wilde nemen om af te reizen naar Zwijndrecht om (actief!) deel te nemen aan de ASV-vergadering waarderen wij zeer. Het is een heel positief signaal dat men de vaarweggebruikers zelf opzoekt om de geluiden uit de praktijk te horen.



• Overleg Zaanstad

Zaanbrug en omvaarroute Nauernasche Vaart:

Medio februari 2022 zal gestart worden met de bouw van de tijdelijke brug. Medio mei 2022 zal de stremming plaatsvinden. Het remmingwerk naast de geul zal in de vorm van een trechter worden geplaatst. O.a. voor de veiligheid van de recreatievaart wordt er nagedacht over inzet nautische verkeersregelaars.

Om de Zaan tijdens de bouwperiode te ontlasten wil Zaanstad de regiefunctie betreffende de bediening van alle bruggen van de Nauernasche Vaart op zich nemen. Hiertoe is een werkgroepje ingezet bestaande uit PNH, Prorail, HHNK, Watersportverbond, BLN en ZST. De scope van deze werkgroep is:

1. Betere bereikbaarheid en eenvoudiger aanvraag brugbediening;
2. Wachtplaatsen;
3. Consistente en eenduidige informatie bij de bruggen.

Er is aan Tennet gevraagd wat de mogelijkheden zijn om de hoogspanningslijn over de NNV op hoogte te brengen. Hieruit volgt dat de doorlooptijd van een dergelijk project 5 à 6 jaar is en de kosten zeer hoog zijn. In overleg met de wethouder H&V is besloten dit niet voort te zetten.

Stand van zaken Wilhelminasluis:

Diverse issues, zoals o.a. sensoren en vervangen sensoren van de deuren, moeten nog worden opgelost.

De WHS zal minimaal 3 maanden storingsvrij moeten zijn alvorens de overdracht kan plaatsvinden naar de PNH. Per 4 januari 2022 heeft het bedrijf Heijmans zich contractueel teruggetrokken, maar blijft storingen wel verhelpen.

Op de hoogwerkers naast de kolk staan de tijdelijke camera's opgesteld in afwachting op de definitieve locaties en het aanbrengen van de kabels.

Zaans mobiliteitsplan:

In het mobiliteitsplan betreft het vervoer over water. Men wil in de toekomst 5 ex-

tra bruggen bouwen op de Nauernasche Vaart en de Zaan. Voorstel vanuit H&V is het aanleggen van een tunnelvariant of hoge brug.

Veerdienst realiseren in de Zaanbocht. Dit is een onoverzichtelijke bocht en dicht bij de Zaanbrug. Is dit haalbaar? Veiligheid kan niet gegarandeerd worden.

Project optimalisering brugbediening:

Brugbediening op aanbod. Optie spitsluiting. Advies van H&V is dat de infrastructuur Bernardplein te veel files gaat veroorzaken.

Spoorbrug Krommenie:

Stremming 4 t/m 18 april 2022. Hier valt het paasweekend ook in. In het paasweekend komt veelal de recreatievaart op gang. Het voorstel is dan ook bediening in bloktijden te hanteren.

De Burcht / Prins Hendrikkade:

De renovatie start medio Q3 van 2022. De werkzaamheden zullen gefaseerd uitgevoerd worden. De auto-afzetplaats zal worden verlengd. De SAT-container

(scheepsafval) zal dichterbij de kade worden geplaatst.

Het aanbrengen van een antisliplaag gaat niet door; de steiger wordt vervangen.

De oude planken worden gerecycled en gaan gebruikt worden in de Oude Haven.

Het nieuwe looprooster zal veilig zijn.

ASV meldt, dat de loopbrug in de Oude Haven naar de wal tekort is en moet worden verlengd. Dit zal doorgegeven worden aan de afdeling Beheer. ASV zal foto's toesturen van de situatie.

Zaanbrug:

Medio februari tot eind februari 2022, plaatsen van de aanbruggen/palen. Tot eind februari stremming. Reserve weekend is 13 t/m 15 mei 2022.

Verwijderen val: stremming 10 t/m 12 juni 2022.

Reserve weekend 17 t/m 19 juni 2022. Bedienregime TBAB.

Er zullen 2 wachtplaatsen aan de noordzijde worden geplaatst. Dit is bestemd voor de scheepvaart. Aan de noord/zuid zullen pontons worden geplaatst voor de recreatievaart. De tijdelijke bediening zal naar

aller waarschijnlijkheid door 2 operators worden gedaan. Voor de tijdelijke brug zal de oude Amaliabrug worden gebruikt. De operators kunnen niet op de val kijken en het is niet veilig om te kunnen bedienen.

Verschillende werkzaamheden bruggen 2022:

- **Bernhardbrug** 10-1-2022 t/m 23-1-2022 geen bediening en stremming van 21-1 18.00 t/m 24-1 06.00 uur
- **Spoorbrug Zaan** 10-1-2022 t/m 23-1-2022 plaatsen zinker westzijde. Ter plaatse éénrichtingsverkeer via de oostzijde
- **spoorbrug Krommenie** paasweekend 4 t/m 18 april 2022, afhankelijk van instemming stakeholders
- **Vaartbrug** vervangen remmingwerk en groot onderhoud 15 februari t/m 19 maart 2022. Mogelijk vertraging

i.v.m. leveringsproblemen²

- **De Burcht/PHK** renovatie medio vanaf Q3 2021
- **Zaanbrug** plaatsen aanbruggen/palen en remming medio febr. Tot eind febr. stremming plaatsen val TBAB 6 t/m 8 mei (reserveweekend 13, 14 en 15 mei) stremming verwijderen val Zaanbrug 10 t/m 12 juni (reserve weekend 17, 18 en 19 juni) voorstel wachtplaatsen: nieuwe wachtplaats nabij de Bartelsluis wordt in twee fases aangelegd. 1e fase alleen baggeren en palen. 2e fase nader te bepalen en voorgesteld een volwaardige ligplaats met faciliteiten. Bedienregime TBAB: er zijn onderzoeken gaande betreffende een bedienregime van de tijdelijke brug, waarbij het uitgangspunt is gelijke lasten voor zowel het weg- als het scheepvaartverkeer.

• Overleg Amsterdam en Zaanstad

Werkgroep Binnenvaart Belangen Amsterdam Zaanstad (WBA)

Een aantal onderwerpen zoals besproken in het WBA:

- de ligplaats in de IJ-haven - waarbij op aanvraag langer dan 7x24u afge-meerd kan worden – wordt goed gebruikt. De ASV licht toe dat RWS ook bezig is met het bekijken van mogelijkheden om langer te liggen op verschillende plekken in Nederland.
- De Marifoonstoring op VHF 4 op 26 maart 2021 bleek te komen door een manuele fout van een zeeschip. Deze had marifoon open laten staan, waardoor er een poos een fluittoon te horen was en er geen marifoonverkeer kon plaatsvinden. Het betrof dus geen technische fout.
- Het punt 'bereikbaarheid ligplaatsen op terminals' is besproken is met ISPS-inspecteurs. Sinds 2 jaar is er ook aandacht voor binnenvaart in Terminal Security plannen. Zo moet de terminal aangeven hoe men bezoekende binnenvaart registreert en moet beschreven zijn hoe de terminal met afgemeerde binnenvaart om gaat. Een Terminal Security plan moet elke 5 jaar vernieuwd worden. Daarnaast moet er jaarlijks een interne check op het plan gedaan worden. Dit betreft een landelijke richtlijn en geldt dus ook voor andere havens. De ISPS-regelgeving is in principe geen

sta in de weg om toegang vanaf een binnenvaartschip tot het terminal-terrein te verlenen. ISPS is dus geen argument om toegang te weigeren. Wel moet een terminal beschrijven hoe de veiligheid geborgd is. Het klopt dat er (steeds meer) terminals vanwege andere redenen geen "publiek verkeer" over de terminal toestaan. Hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie) moeten zich te allen tijde toegang kunnen verschaffen. Ook voor aangemeerde schepen via de terminal.

Mogelijke verbeterpunten:

- 0 Vooraf informeren van bezoeken de binnenvaart door de terminal over het terminal-regime t.a.v. wel of niet publiek verkeer over het terrein en onder welke condities/ procedure.
- 0 Toegang vanaf/tot binnenvaartschepen en terminal expliciet benoemen in landelijke richtlijn.

PoA (Port of Amsterdam) roept de binnenvaart op tot **het aanbrengen van casussen in Amsterdam zodat PoA in gesprek kan gaan met desbetreffende terminal** om meer inzicht in de achtergrond van strikt beleid t.a.v. het niet toestaan van publiek verkeer vanaf binnenvaart over de terminal naar de openbare weg.

- Doorvaart Amsterdam: Er is een

nieuwe nota varen van de gemeente Amsterdam. Hierin staat een voornemen over doorvaart-geld. Dit betreft een vignetsysteem van Port-pay à 20 euro wat in principe bedoeld is voor pleziervaartuigen. Ook Zaanstad gaat hier mee werken. Het systeem wordt ook door de provincie gebruikt. Het vignet is dan geldig bij alle deelnemende overheden/beheerders. Over eventuele doorvaart-tarieven voor de beroepsvaart door Amsterdam is verder geen voornemen bekend.

Voorzieningen & ligplaatsen Amsterdam/ Zaanstad

Amsterdam

- Wachtsteiger Usselinxhaven is verder verbeterd / aangepast, extra paal geplaatst t.b.v. 135 meter schepen. Dit is nu gereed.
- Duwbakplekken in de Suezhaven mogen nu ook gebruikt worden door reguliere binnenvaart op spudpalen. Ook BLIS en bebording is aangepast. Er is geen walverbinding.
- In voorbereiding: Er wordt nog gewerkt aan de realisatie van twee extra plekken voor koppelverbanden in de monding Mercuriushaven: deze komen in de loop van 2022 gereed.
- Er komen tevens ook extra duwbakplaatsen in de Houthaven ter vervanging van de plekken die in de



Hornhaven zijn komen te vervallen. Er was nog wat ruimte in de Houthavens en deze wordt dus benut voor extra duwbakplaatsen. Ook deze nieuwe duwbakplekken zullen in de loop van 2022 gereedkomen.

- Er komt een 3e watertappunt op de Haparandadam. Deze zal gerealiseerd worden aan de buitenkant en zal niet gecombineerd worden met een autosteiger/auto-afzetplaats. Richting monding worden hiervoor palen geslagen. Dit 3e watertappunt zal in de loop van 2022 gereedkomen. Het watertappunt op de Haparandadam haalt, zoals al eerder door de branche is aangehaald, in de praktijk niet een druk van 6m3 per 30 minuten. Er is een meterverzwaring aangevraagd. De installatie wordt aangepast waardoor de druk verhoogd wordt. Dit zal ook op de andere watertappunten gedaan worden. De meterverzwaring zal voor eind van het jaar gerealiseerd zijn.
- Men verwacht eerdaags uitslag van een proef uit Rotterdam waarbij één- en twee-kegelschepen en reguliere binnenvaart zonder extra afstand naast elkaar mogen afmeren (gemengd liggen). De beleidsregels zouden dan aangepast moeten worden en als het positief verloopt, kunnen dan door heel Nederland schepen gecombineerd liggen. PoA gaat kijken of dit kan en wenselijk is in Amsterdam.
- De kegel-wachtplaatsen in het verlengde van de Australië-haven komen te vervallen per 1 oktober as.
- Ligplaats tekort Amerikahaven; in de Aziëhaven zijn voldoende plekken beschikbaar. Wellicht moet hier nog meer bekendheid aan worden gegeven o.a. via BLIS Blauwe Golf, Verbindend (blauwegolfverbindend.nl).
- Walstroomkasten. De eerste nieuwe walstroomkasten voor de binnenvaart zijn begin oktober geplaatst. Ten eerste aan de Javakade, Sumatra-kade en Surinamekade. Vervolgens zijn de walstroomkasten voor de riviercruises-plekken aan de beurt.

Tenslotte de walstroomkasten in de Houthaven en Minervahaven. De stroomkasten worden slimme kasten die op afstand uitgelezen en gereset kunnen worden. In de IJhaven zijn erg veel storingen van de walstroomkasten. Ook zijn er walstroomkasten buiten gebruik gesteld, maar dat is niet duidelijk aangegeven. Afsproken wordt dat walstroomkasten die buiten gebruik zijn gesteld duidelijk zichtbaar worden aangegeven d.m.v. borden en een rood lampje, zodanig dat een schipper hier niet gaat aanmeren. Ook moet er gekeken worden hoeveel er stuk zijn i.v.m. wegvallen van ligplaatsen.

- De huisvuil-containers zijn na vandalisme weer hersteld. De openbare containers van de gemeente bij de westelijke IJhaven gaat besproken worden met stadsdeel Oost of het gebruik door de binnenvaart ook toegestaan is.

Zaanstad:

- In voorbereiding: nieuwe wachtplaatsen op de Achterzaan en een duwbakten-steiger in de oude haven;
- Ligplaatsen Prins Hendrikkade 2 zijn te gebruiken voor binnenvaart, indien er geen reserveringen zijn voor passagiersvaart/riviercruise, waarbij het streven is om PH kade 2 zoveel mogelijk vrij te houden voor binnenvaart. Zaanstad doet onderzoek naar een manier om duidelijk te maken of de kade wel of niet voor riviercruise gereserveerd is (door bijv. een lichtkrant).
- Coenbrug is voorlopig niet bedienbaar. RWS is op de hoogte. Dit loopt hoog op, tot aan Minister.
- De nieuwe afmetingen van Wilhelmina-sluis bedragen: 115,00 x 11,50m, 3,50 diep. Dit is naar de branche gecommuniceerd d.m.v. een verkeersbesluit. Om schades te voorkomen zijn er aanvullende voorwaarden gesteld voor duwbakken in de sluis.
- De vergunningen van Zaanstad wor-

den vereenvoudigd voor bijzonder transport. Dit wordt in een verkeersbesluit gezet waardoor het eenvoudiger wordt.

Ingebrachte punten

- Ligplaatsen algemeen
 - 0 Service VHF 14. De actieve begeleiding van schippers naar ligplaatsen wordt gewaardeerd. De hoop is om hiermee door te gaan.
 - 0 PoA is bezig is om het "pay-per-use"-principe, oftewel betalen naar daadwerkelijk verblijf en dan bij voorkeur met automatische opgave o.b.v. een signaal zoals dat al toegepast wordt voor duwbakken, ook te gaan toepassen voor andere binnenvaartsegmenten. Waarbij het streven is om het ook eenvoudig te houden en de administratieve lasten laag te houden. Bij het voornemen om het BHG aan te passen, wordt de branche betrokken.
 - 0 Toekomst Haven Amsterdam n.a.v. Green Deal 2025? Gemeente Amsterdam heeft plannen gelanceerd waar de binnenvaart kritisch op is. Wat zijn de plannen van PoA? De branche wil graag op tijd weten waar ze aan toe zijn. PoA is het programma "Schone scheepvaart" gestart wat zich zowel richt op binnenvaart als zeevaart. In de strategie van PoA is opgenomen om zowel de emissies met invloed op het klimaat (Co2) als emissies die invloed hebben op de luchtkwaliteit stapsgewijs te gaan reduceren.

Regelgeving rond fosfine

PoA is verzocht een plan van aanpak m.b.t. het vervoer goed te keuren. PoA kon hier niet op ingaan, omdat zij geen bevoegdheden hebben m.b.t. het stellen of goedkeuren van regels m.b.t. het vervoer. De nationale overheid heeft deze bevoegdheid. Via via kwam PoA erachter dat RWS de schepen naar Amsterdam wilde halen. PoA heeft daarop vragen gesteld waarop op het voorgestelde tijdstip van vertrek van de schepen naar Amsterdam geen antwoord is gekomen. Met het uitblijven van antwoorden is daarom voor vertrek van de schepen aangegeven dat PoA geen beslissing kon nemen m.b.t. het afhandelen van schepen in Amsterdam. Dit is door alle partijen en in de pers helaas uitgelegd als dat de schepen geweigerd waren door Amsterdam.

Het bevreemde PoA dat er, gezien de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel en het feit dat ILT verklaarde dat het een Nederlandse ontsmetting betrof, dwars door N.L. gevaren moest

worden en er niet vlakbij de schepen een locatie gevonden kon worden waar de lading geventileerd en overgeslagen kon worden. Hierop kreeg A'dam vage antwoorden, maar lokale overheden zijn niet thuis in deze materie en klopten ook niet aan waar die kennis wel is. Men is toen naar alternatieven gaan zoeken, waaronder het IJsseloog. PoA heeft de Plofsluis bij Vreeswijk genoemd als locatie om aldaar te ventileren en eventueel de lading over te slaan.

Optie IJsseloog is tegengehouden door gedeputeerde staten Flevoland, waarna men met de optie Kampen kwam. In de tussentijd hebben de havenmeesters van Amsterdam en Rotterdam direct onderling overleg gehad, omdat het de spuigaten uit liep en hebben aangeboden dat de schepen naar beide havens konden komen om de zaak op te lossen. Toch is er uiteindelijk voor Kampen gekozen wat waarschijnlijk langer heeft geduurd dan als de schepen naar R'dam en A'dam waren gestuurd.

ASV deelt het beeld. Veel ging via via, ook voor de schippers. Waar het de ASV nu om gaat, is in hoeverre dit wordt toegestaan binnen Europa.

Zeeschepen die vanuit het buitenland komen en lading vervoeren die met ontsmettingsmiddelen behandeld zijn, moeten zich houden aan de transportcode van IMSBC International Maritime Solid Bulk Code. Hierin staat precies waar een kapitein op zee aan moet voldoen met betrekking tot dit soort ladingen. Nationaal is er geen wet- en regelgeving van kracht voor het vervoer van losgestorte bulk lading die in het buitenland met een ontsmettingsmiddel is behandeld, dit geldt ook voor het Europese vervoer per binnenvaartschip. Op het moment van afmeren van het zeeschip treedt het plan van aanpak Zeehavens in werking. Lading die volgens de IMSBC gevaarlijk is - gekoppeld in het Regeling Vervoer van Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen (RVGZ) - is na overslag in een binnenschip geen gevaarlijke lading meer. Dit omdat deze lading niet in

het ADN staat opgenomen. Dus zegt ILT: we kunnen geen regels aan het vervoer stellen. En dit is natuurlijk een kromme redenering. Als die lading in containers zou gaan, staat dit wel in het ADN en is het dus een gevaarlijke stof en zijn er regels m.b.t. het binnenlands vervoer. Er lijkt dus sprake van een discrepantie. Duitsland en Oostenrijk willen voor het transport in bulk regels opnemen in het ADN. Hier heeft N.L. toegezegd aan mee te willen werken en de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam hebben hun expertise aangeboden.

ASV geeft verder aan dat schippers in zeehavens helaas nog niet altijd op de hoogte worden gebracht in geval van gegaste lading.

In gevallen dat een schipper vermoedt dat er sprake is van gegaste lading en er niet gewerkt wordt volgens plan van aanpak, dan wil PoA hier een melding van ontvangen om te kunnen acteren.



ASV
@ASV16

Maar in [@HavenRotterdam](#) haalt men de modem uit de stroomkast (om in andere kast te plaatsen), dus ben je opeens in overtreding. Je mag immers niet met je generator draaien en de stroomkast doet het niet meer! Veel stroomkasten in R'dam werken al maanden niet. [@IenWTweedeKamer](#)

4:50 p.m. · 11 apr. 2022 · Twitter Web App

7 Retweets · 2 Geciteerde Tweets · 8 Vind-ik-leuks



Rotterdam

• Verslag brancheoverleg en online marktsessie Rotterdam

Op woensdag 9 maart hebben we een overleg samen met BLN, CBRB en het havenbedrijf Rotterdam (hierna HBR) gehad, alsmede op 15 maart een online marktsessie voor de vrachtaart. Hierin werd d.m.v. een presentatie de opbouw van het nieuwe havengeldsysteem uitgelegd, zoals het HBR dat voor zich ziet per 01-03-2023. Het komt in het kort op het volgende neer:

- In plaats van het abonnementssysteem komt er nu een systeem dat je betaalt naar gebruik. Kom je nu de haven binnen, dan betaal je een 24-uurstarief over de oppervlakte van je schip. Dus lengte x breedte. Vanaf die 24 uur geldt een gereduceerd tarief per oppervlakte per dag, maar dit wordt naar rato afgerekend. Dus stel dat je de tweede dag maar 4 uur in de haven bent, dan wordt er maar 4 uur in rekening gebracht. Daarnaast gaat men met frequentie kortingen werken boven een bepaald aantal bezoeken. Maar een en ander zal nog duidelijk worden als we de sheets van de presentatie gedeeld krijgen en die met jullie kunnen delen.
- Men hanteert drie categorieën scheepvaart. De vrachtaart bestaande uit: bulk, container, tank- en bunkervaart. De niet-vrachtaart bestaande uit: Werkschepen, passagiersschepen, rondvaartboten enz. En de duwvaart, waarbij vermeld moet worden dat de duwboot wel in

de categorie vrachtaart valt, maar de duwbak niet.

- Zoals de tarieven zich nu laten aanzien, zal het fors duurder worden en betaal je de eerste 24 uur al 70 procent van wat je normaal voor een weekbriefje kwijt bent (gerekend met mijn eigen schip). Telt men daar 16 uren van de tweede dag bij, dan zit men op het tarief van wat ik nu betaal voor een 7 dagen briefje. Daarom hebben wij als ASV ook direct onze ernstige bezwaren geuit. Want een snelle rekensom maakte duidelijk dat je, wanneer je nu 7 dagen ligt, dik drie keer duurder uit bent t.o.v. het huidige abonnementstarief voor een week. Ook BLN en CBRB verwachten dat er bij de varende leden in hun achterban de nodige bezwaren zullen rijzen. BLN haalde hierin ook nog het voorbeeld aan van schippers die bijvoorbeeld lossen en weer laden in het Havengebied, wat ook de Drechtsteden omvat, en vervolgens het weekend willen blijven liggen. Dat kon allemaal op een 7 dagen abonnement, maar in het nieuwe systeem wordt dat een dure bedoening.
- Zoals bekend begint per 11 april de nieuwe pilot om het systeem te testen en te zien welke impact de nieuwe tariefregels zullen hebben. Er zijn nu ongeveer 70 organisaties/bedrijven die zich aangemeld hebben voor de test, waarvan er ook bedrijven zijn met meerdere schepen. Men streeft naar een 150 schepen die meedoen

aan de pilot, zodat men een breed inzicht krijgt in de werking en impact van het systeem voor de gebruikers.

Alle inspanningen en goede bedoelingen van het HBR ten spijt om tot een eerlijker en transparant systeem van een betalen naar daadwerkelijk gebruik te komen, hebben we aangegeven er als ASV ontzettend kritisch in te staan en het een algemene verslechtering te vinden, omdat het onzes inziens (weer) een enorme kostenverhoging gaat betekenen voor veel schippers. Wij hadden graag het huidige abonnementssysteem gecontinueerd gezien met daarnaast een abonnement in vorm van een 24- of 72-uurstarief om de kortgebruikers tegemoet te komen. Ook hebben we de vraag nadrukkelijk neergelegd van wie de vraag is gekomen naar een nieuw systeem, omdat HBR meerdere malen aan heeft gegeven dat er al geruime tijd geluiden zijn van marktpartijen die het huidige systeem niet eerlijk vinden. Wij kunnen ons dat bijna niet voorstellen, omdat we als schippers Rotterdam en Amsterdam het schoolvoorbeeld vinden van hoe goed het is geregeld en dat je afhankelijk van de abonnementsvorm die je kiest dat aantal dagen in en uit mag varen. Maar hierop wilde HBR geen antwoord geven vanwege AVG... Wij vinden dat teleurstellend, omdat wanneer men een transparant havengeldsysteem beoogt, men ook transparant moet zijn over het waarom en door wie dat gewenst is.

Jessica v.d. Akker en Machiel Smitsman.



Nieuw havengeldsysteem Rotterdam

Wij ontvangen onderstaand bericht met de vraag het te verspreiden. Bij deze doen wij dat.

Geachte heer/mevrouw,

U ontvangt deze informatie over ons nieuwe systeem, omdat u gebruik maakt van het huidige Binnenhavengeldsysteem voor het betalen van havengelden in de haven van Rotterdam. Havenbedrijf Rotterdam werkt aan een nieuw Binnenhavengeldsysteem dat het huidige webportaal per 1 januari 2023 gaat vervangen. Met dit systeem gaat u betalen naar gebruik en zal het Havenbedrijf Rotterdam het digitaal innen van binnenhavengelden moderniseren en gebruiksvriendelijker maken. Graag informeren wij u met deze informatieflyer op regelmatige basis over de ontwikkelingen.

Voor een juiste inrichting van het nieuwe Binnenhavengeldsysteem willen we het systeem graag met u als gebruiker testen. Daarom nodigen we u van harte uit om deel te nemen aan onze volgende testfase die op 11 april van start gaat zodat we uw gebruikerservaringen en feedback zo goed mogelijk kunnen meenemen. Het programmateam dat zich bezighoudt met de ontwikkeling van het nieuwe Bin-

nenhavengeldsysteem is momenteel hard aan het werk op de volgende onderdelen:

- 1. De nieuwe tariefstructuur** Voor het nieuwe systeem ontwikkelt Havenbedrijf Rotterdam een tarifieringsbeleid dat gericht is op betalen naar gebruik. Daarom kijkt het team nu naar de rekenregels en formules die we hiervoor willen gaan hanteren. In maart kunnen we meer duidelijkheid geven over de tarieven voor gebruik van diensten en services in de haven van Rotterdam. En tijdens de testfase in kwartaal 2 kan er dan ook met de nieuwe tarieven worden getest.
- 2. De juridische kant** Bij de invoering van een nieuw systeem horen ook nieuwe algemene voorwaarden en diverse andere regels en afspraken vanuit juridisch oogpunt. Denk hierbij aan bijzondere bepalingen als milieudifferentie maar ook een beleidskader rond het gebruik van AIS en de toepassing van privacywetgeving (AVG). Het is namelijk de bedoeling dat er door middel van Automatisch Identificatie Systeem (AIS) en met toestemming van de schipper (de "betrokkene") volledig automatisch opgave wordt gedaan. En daar past een goede afbakening van zaken

rondom privacy bij. Het blijft ook mogelijk handmatig opgave te doen. Klik hier* voor meer informatie over hoe wij omgaan met uw persoonsgegevens en ook de privacyverklaring.
* Microsoft Word - privacyverklaring-havengelden-havenbedrijf-rotterdam (portofrotterdam.com)

- 3. Technisch ontwikkelingen en processen.** De inrichting van het nieuwe systeem vraagt veel tijd en aandacht om alle processen goed te laten verlopen. Zo werkt het team bijvoorbeeld aan de automatische registratie van bezoeken op ligplaatsniveau op basis van AIS en GPS (duwbakken). Alle koppelingen met deze bronnen moeten correct worden uitgevoerd. Alleen zo komen de juiste gegevens in het systeem terecht voor de facturatie. Ook de feedback die we tijdens de Proof of Concept in september 2021 hebben ontvangen wordt zorgvuldig bekeken en verwerkt in de inrichting van het systeem. Zo kunnen we in de volgende testfase weer toetsen of het systeem voldoet aan de gebruikerswensen.
- 4. Planning** Graag delen we de volgende globale planning met u:

Activiteit	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
Ontwikkeling en toetsing tariefstructuur				
Start pilot				
Herziening algemene voorwaarden				
Ontwikkeling AIS toestemmingsformulier				
Implementatie nieuw systeem				

Oproep testen

Wilt u deelnemen aan de pilot die op 11 april van start gaat voor de duur van vier weken en waarin we het systeem verder testen en de tariefstructuur gaan toetsen? Meld u dan aan via binnenhavengeld@portofrotterdam.com

Aanmelden kan tot 18 maart. U ontvangt na het aanmelden informatie over onze doelen voor de test en wat we van u verwachten.

Heeft u misschien vragen? Stuur dan een mail naar binnenhavengeld@portofrotterdam.com

Port of Twente

• Brief Port of Twente

De ASV heeft een brief geschreven aan havenbedrijf Twente.

Daarin werd gerefereerd aan het online-gesprek dat de ASV gevoerd heeft met havenbedrijf Twente, een vertegenwoordiger van de gemeente Hengelo en de verschillende vertegenwoordigers/belanghebbenden van de verschillende binnenvaart-brancheorganisaties en coöperaties; BLN-Schuttevaer, Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), NPRC, alsmede een vertegenwoordiger van CCT (Container Terminal Twente).

In dat gesprek ging het met name over de nieuwe havenverordening 2021. Er waren van leden van ASV en BLN-Schuttevaer een aantal klachten binnengekomen, welke hieronder achtereenvolgens genoemd worden:

- Het jaarbriefje bestaat niet meer.
- Er moet nu dubbel havengeld betaald worden. Voorbeeld: als je in het havengebied van Port of Twente lost, moet je betalen en wanneer je in datzelfde havengebied op dezelfde dag weer laadt, moet je nog eens betalen. Dit maakt het onnodig duur.
- Ook aan de brengplicht zitten allerlei haken en ogen en deze zien we dan ook het liefst verdwijnen. Temeer omdat de afhandeling regelmatig voor problemen zorgde. Te denken valt aan het verzenden van de verkeerde facturen met alle rompslomp eromheen om alles weer recht te zetten, omdat men wel erg makkelijk de bewijslast bij de schipper legt. Of facturen die erg laat verzonden worden. Havenbedrijf Twente gaf aan dat men er zijn best voor ging doen, omdat er dan wat veranderd moet worden in de

havenverordening en dat moest voor maart 2022 gebeuren.

De verantwoordelijke destijds van havenbedrijf Twente heeft aangegeven dat hij alles aan zijn opvolger over zou dragen en wij hadden eigenlijk nog wel een bericht hieromtrent verwacht wanneer dat daadwerkelijk het geval zou zijn. Maar helaas is dat uitgebleven.

Nu hebben wij als ASV en BLN-Schuttevaer voorgesteld om op korte termijn een online overleg met havenbedrijf Twente en de andere vertegenwoordigers/belanghebbenden die ook bij het overleg van november 2021 deelnamen, in te plannen om te zien hoe we hierin verder gaan m.b.t. de bovengenoemde punten van aandacht dan wel klachten.



MARIFOONCOMMUNICATIE VANAF 20 APRIL 2022 VTS PORT OF ANTWERP

**VTS-SECTOR
POLDER**

VHF 2 VTS-GEBIED
OPERATIONEEL 24/24 u.
TELEFOON: +32 3 229 72 50

VHF 79 SLUIZEN
ZANDVLIEP
BERENDRECHT
TELEFOON: +32 3 229 71 41

VHF 2 LILLOBRUG
TELEFOON: +32 3 229 72 06

**VTS-SECTOR
DONK**

VHF 22 VTS-GEBIED
OPERATIONEEL 24/24 u.
VANAF 16 MEI OM 08:00 UUR.
TELEFOON: +32 3 229 72 50

VHF 71 SLUIZEN
BOUDEWIJN
VAN CAUWELAERT
TELEFOON: +32 3 229 71 46

VHF 2 LILLOBRUG
TELEFOON: +32 3 229 72 06

**SECTOR
WEEL**

VHF 62 NAVIGATIEKANAAL
GEEN VTS-DIENSTVERLENING

VTS GEEN VTS-GEBIED
SCHIP-SCHIP COMMUNICATIE
EN AFSPRAKEN OP KANAAL 62

VHF 62 NOORDKASTEELBRUG
TELEFOON: +32 3 229 48 51
OOSTERWEEL- EN WILMARSDONKBRUG
TELEFOON: +32 3 229 47 92
GIBBERBRUG
TELEFOON: +32 3 229 27 09

**VTS-SECTOR
WAASLAND**

VHF 74 VTS-GEBIED
OPERATIONEEL 24/24 u.
TELEFOON: +32 3 229 72 50

VHF 1 SLUIZEN
KIELDRECHT
KALLO
TELEFOON: +32 3 229 74 70

VTS-MELDINGSPLICHT

Voertalen Nederlands en Engels

VTS-SECTOR POLDER **VHF 2**

VTS-SECTOR DONK **VHF 22**

VTS-SECTOR WAASLAND **VHF 74**

BINNENVAART

- ▶ vertrek uit sluis:
- vlak voor losvallen in sluis, alvorens VTS-sector in te varen
- ▶ vertrek ligplaats:
- vlak voor verlaten ligplaats, vooraleer men varende is
- ▶ bij het binnenvaren van de VTS-sector
- via Schelde-Rijn verbinding: melding VHF kanaal 2 bij passeren Noordlandbrug
- via Hansadok: melding VHF kanaal 22 bij passeren ligplaatsen 240-415
- geen meldingsplicht tussen twee VTS-sectoren
- ▶ bijzonder manoeuvre
- ▶ bij gevaar voor schade of hinder (HPV 2.2.1.)

Inhoud Melding
WAT: Scheepsnaam + Type + Bijzonderheden
WAAR: Positie
WAARHEEN: Bestemming

**VHF
18**

ACC: ANTWERP COORDINATION CENTER
Havenplanning zeevaart
Telefoon: +32 3 229 71 23

**VHF
63**

PORT AUTHORITY - Handhaving
Telefoon: +32 3 229 67 33

**VHF
60**

MELDPUNT DOKKEN
Administratieve reismeldingen binnenvaart
Telefoon: +32 3 229 71 22



VERPLICHTE INFO:

[VTS - POA - VHF Communicatieprocedure](#)

Vergroening Binnenvaart

CCR ROUTEKAART

CCR PERSBERICHT | Straatsburg 28 maart 2022

PUBLICATIE VAN DE ROUTEKAART VOOR HET TERUGDRINGEN VAN DE EMISSIES VAN DE BINNENVAART: DE CCR ZET ZICH ONVERMINDERD IN VOOR DE ENERGIETRANSITIE



Ref : CC/CP (22)3

Overeenkomstig de opdracht in de ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een routekaart opgesteld die tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 zo veel mogelijk terug te dringen, hetgeen ook de langetermijnvisie is van de Europese Unie (EU).

Uitgaande van de CCR-studie over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart, moet deze routekaart gezien worden als het **voornaamste instrument van de CCR om bij te dragen aan de klimaatverandering door de energietransitie in de binnenvaart te bevorderen en daardoor het Europese binnenvaartbeleid te ondersteunen**. Gezien het feit dat deze energietransitie een uitdaging is voor de Rijn- en Europese binnenvaart die van cruciaal belang is, heeft deze routekaart tot doel een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de emissies in de Rijn- en Europese binnenvaart door:

- het uitstippelen van transitietrajecten voor de vloot,
- maatregelen voor te stellen, te plannen en uit te voeren, die – al naar gelang – rechtstreeks door de CCR goedgekeurd zouden kunnen worden,
- de in de Verklaring van Mannheim vastgelegde tussentijdse en uiteindelijke doelstellingen te monitoren.

De routekaart heeft tot doel om **voor de vloot** (nieuwe en bestaande schepen) twee transitietrajecten te schetsen. Een meer conservatief traject, dat gebaseerd

is op al uitgerijpte technologieën die op korte termijn kostenefficiënt zijn, maar die onzekerheden inhouden met betrekking tot de beschikbaarheid van bepaalde brandstoffen, en een meer **innovatief traject**, dat gebaseerd is op technologieën die nog in de kinderschoenen staan, maar op langere termijn veelbelovend zijn als het gaat om het terugdringen van de emissies. De twee transitietrajecten zijn beide ambitieus genoeg om de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim te bereiken. Een belangrijke conclusie is dat er **geen technologische oplossing is die als “one size fits all”**, dus als algemene oplossing geschikt zou zijn voor alle typen schepen en vaarprofielen. Om de energietransitie te bewerkstelligen zou daarom gezocht moeten worden naar een technologie neutrale benadering.

De CCR heeft een **tenuitvoerleggingsplan opgesteld waarin rekening wordt gehouden met de economische, technische, infrastructurele, sociale en reglementaire aspecten**. Dit tenuitvoerleggingsplan heeft tot doel maatregelen voor te stellen, met inbegrip van de planning en implementatie, los van het feit of zij al dan niet rechtstreeks door de CCR kunnen worden getroffen, waarbij tevens een monitoring voorzien is van de tussentijdse en einddoelstellingen die in de Verklaring van Mannheim zijn vastgelegd. De CCR zal tegen 2025 verslag uitbrengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren, en zal tegen 2030, indien nodig, de routekaart en het desbetreffende actieplan herzien.

De CCR hoopt dat deze routekaart niet alleen zal bijdragen aan de **totstandkoming van een gemeenschappelijke vi-**

sie ten aanzien van de energietransitie en de uitdagingen die daarmee gepaard gaan voor de binnenvaartsector, maar ook om **ondersteuning te vinden en een draagvlak te scheppen voor de hiermee samenhangende beleidsmaatregelen**.

De routekaart is beschikbaar in het Nederlands, Duits, Frans, en Engels en kan met behulp van de volgende link van de website van de CCR gedownload worden: <https://routekaart.ccr-zkr.org>. Op de webpage die gewijd is aan de routekaart staat bovendien een beknopt overzichtsdokument.

Wij wensen u veel leesgenoegen!

DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties

 **CCR**
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART
Palais du Rhin
2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex
Tel. +33 (0)3 88 52 20 10
Fax +33 (0)3 88 32 10 72
ccr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

Verplichte bijdrage verduurzamingsfonds komt dichterbij

De Europese commissie blijkt te verwachten dat duurdere gasolie binnenvaartondernemers zal stimuleren te kiezen voor schone, alternatieve brandstoffen. Kennelijk is daar nog niet gedrongen welke problemen schippers ondervinden met die “schone” brandstoffen, om over de kosten die daarbij komen maar niet te spreken. Kosten om überhaupt met bepaalde “biobrandstoffen” te kunnen varen (op temperatuur houden, constant in beweging houden, dure filtersystemen aanschaffen etc.) en bovendien de kosten voor de scheepseigenaar als het fout gaat. Want het gaat fout, dat is gebleken bij de schepen waar de motoren uitvielen door o.a. dichtgeslagen filters.

Het gaat daarbij om kosten die in de tienduizenden euro's lopen en dan hebben we het nog niet over de niet-verzekerbare schade!

Hier zien we weer een voorbeeld dat duidelijk maakt hoever de Europese commissie buiten onze realiteit leeft. En de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR),

die ooit is opgericht om schippers een vrije doorgang over de Rijn te garanderen, is bovendien bereid mee te denken met Brussel en laat dit onderzoeken. Verwacht wordt dat een verplichte bijdrage aan een verduurzamingsfonds tot de mogelijkheden behoort.

Waar kennen we dat van, die verplichte bijdrages? Van het sloopfonds/reservefonds en van o.a. het SAB. Vraag de schippers wat ze vinden over de wijze waarop hun geld besteed wordt en of het overeenkomt met de beloofde doelstellingen en dan weten wij het antwoord wel.

Ofwel... weer iets waarvoor we goed genoeg zijn om ons geld in te storten, maar als puntje bij paaltje komt een of andere schimmige instantie bepaalt wat er met dat geld gebeurt. Te denken valt aan de huidige bijdrage per m3 gasolie die in een pot verdwijnt bij het SAB en waar de praktijk uitwijst; steeds meer betalen voor minder. Of de gelden die indertijd in het sloopfonds zijn gegaan, waaruit allerlei dure onderzoeken worden gefinancierd waaruit conclusies voortkomen die iedereen kan bedenken. Of erger: die soms

duidelijk maken dat ook het betreffende onderzoekplatform niet gehinderd wordt door enige vorm van kennis.

Daarom heeft de ASV ook in een CCR-voorberekening aangegeven aan het Ministerie dat de Nederlandse schippers bijzonder weinig vertrouwen hebben in “fondsen” en de wijze waarop er met hun inleg omgesprongen wordt. De ASV heeft erop gewezen dat de ASV tijdens een ESO overleg heeft gevraagd de gelden van het sloopfonds/reservefonds in te zetten om een aanzet te geven tot vergroening in de binnenvaart. Dat vond men niet nodig. En nu mogen schippers weer opnieuw gaan betalen?

De verenigde Europese binnenvaartorganisaties in Brussel vragen ondertussen de EU voorlopig af te zien van belastingheffing op gasolie voor de binnenvaart. Ze vrezen dat hogere kosten leiden tot ladingverlies aan concurrerende modaliteiten.

Namens het bestuur van de ASV
Machiel Smitsman en Sunniva Fluitsma

Vervolgonderzoek hernieuwbare brandstof

Beoogd vervolgonderzoek hernieuwbare brandstoffen (bio)

Gezien de motie Bisschop/Alkaya en de beperkte resultaten van het NEN-onderzoek, blijft de focus van een vervolgonderzoek op de mogelijke veiligheidsrisico's van biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart.

Dit houdt in dat de onbeantwoorde vragen uit de Terms of Reference voor het NEN-onderzoek eveneens de vragen zullen vormen voor dit vervolg.

De gewenste onderzoeksmethoden zijn het testen van de effecten van verschillende kwaliteit biobrandstoffen op binnenvaartmotoren, het doen van chemische analyses en het oprichten van eventuele proeftuinen. De resultaten van het onderzoek zullen voor het einde van 2022 aan de Tweede Kamer gepresenteerd worden. Hiervoor moet het rapport in oktober 2022 gereed zijn. In de lente- en zomerperiode zal dus veel voortgang geboekt moeten worden. Tussentijds zal de Kamer ook ge-

informeerd worden over de voortgang van het onderzoek.

De belangrijkste hoofdonderzoeksvraag is:

Wat zijn de effecten van de kwaliteit biobrandstof op het functioneren van binnenvaartscheepsmotoren en filters? Het onderzoek moet vaststellen welke bio- of minerale componenten in de brandstofblends kunnen leiden tot problemen. Een praktijkanalyse is nodig waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende soorten grondstoffen, de verschillende processtappen die toegepast worden en de effecten van grondstoffen en processtappen op de kwaliteit van het eindproduct. Van belang is om inzichtelijk te krijgen welke eigenschappen een belangrijke rol spelen in de kwaliteit van de brandstof in relatie tot motorstoringen.

Op basis van antwoorden op deze vragen kan vervolgens worden bekeken welke maatregelen effectief en efficiënt zijn om in te zetten om de invoering van de jaarverplichting in de binnenvaart op een zorgvuldige wijze vorm te geven.

Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen (private afspraken of wetgeving), het verscherpen van monitoring, handhaving, controle, communicatie en voorlichting.

Beoogd wordt dit onderzoek gezamenlijk uit te laten voeren door motorfabrikanten en andere nog vast te stellen partijen. Data zal vooral verkregen en geanalyseerd moeten worden door middel van testen met verschillende scheepsmotoren en biodiesel blends. Ook zullen monsters verkregen worden vanuit het Meldpunt binnenvaart.

Specificatie onderzoeksvragen

Eén van de aanbevelingen van het NEN-onderzoek is om de nog openstaande veiligheidsvragen te beantwoorden middels een vervolg praktijkonderzoek. De volgende vragen komen daarom rechtstreeks uit de Terms of Reference van het NEN-onderzoek.

- Wat is de samenstelling van de brandstofblends die aan de schepen wordt geleverd?
- Wat zijn de risico's van verschil-

lende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart?

- * Maak een duidelijk onderscheid tussen de verschillende brandstoffen. Benoem dit onderscheid en doe dit consequent zodat geen verwarring ontstaat gezien de specifieke eigenschappen. Benoem de eigenschappen zoals: De rol van verzadigde monoglyceriden en sterolglycosiden in biobrandstof, als toevoeging bij biobrandstoffen, bij het soms zeer vroegtijdig dichtslibben van brandstoffilters.
- * vlokvorming
- * oxidatiestabiliteit
- * het ontstaan van “waterlagen” in biobrandstof
- * de hygroscopische eigenschap van biobrandstof tijdens opslag in scheepsbunkers met name naar die met FAME toevoeging (zuurstof in de FAME en/of oplosbaarheid van water in de FAME)
- * De MIC (Microbiological Influenced Corrosion) in bestaande scheepsbunkers
- Wat is het wettelijk en normerend kader van eisen aan brandstofkwaliteit en in het bijzonder de kwaliteit van biodiesel met FAME? Het gaat vooral om de EN590 specificatie. Verder relevant: de EU fuel quality directive (Richtlijn 2009/30/EG (FQD)) en het ‘Besluit Brandstoffen

Luchtverontreiniging’. Beschrijf ook de relatie met richtlijnen: 2014/94/EU (AFID), (EU) 2018- 2001 (RED II) en 2016/1628/EU (NRMM).

- In welke mate wordt controle en handhaving toegepast vanuit toezichthouders en overheidsinstanties zoals ILT?
- Welke type ketens zijn er bij de binnenvaart en hoe zijn deze te vergelijken met die voor wegtransport en mobiele werktuigen in termen van blend locaties, voorraadtanks, afleverpunten (wal, bunkerschip, tankauto), opslagperiodes en mogelijkheden om verschillende kwaliteiten (B0, B7, HVO blends naast elkaar te leveren)?
- Wat doen partijen in de brandstofketen zelf aan kwaliteitscontrole en welke eisen worden er exact gesteld? (denk aan Cloud Point, SMG, FBT, gehalte aan monoglyceriden, glycerol, sterolglycosiden, oxidation stability, MIC, watergehalte, ..).
- Welke informatie wordt door de partijen in de keten verstrekt over de samenstelling en brandstofkwaliteit bij transacties? In welke mate is dit wettelijk geregeld? In welke mate is dit geregeld tussen private partijen in de keten?
- Kunnen er specifieke kwaliteitsrisico's aangewezen worden bij binnenvaart

vanwege specifieke binnenvaart aspecten:

- 0 In de brandstof distributie keten (incl. blending en bunkerproces, opslag, type leveranciers, etc.
- 0 Vanwege toepassing in schepen (bunker tanks, motortechnologie en operationele aspecten (e.g. opslagduur, temperatuur, etc..))
- Kunnen additionele kwaliteitseisen de risico's verminderen en welke zouden dit kunnen zijn? Denk bijvoorbeeld aan IP618 bij -1 en/of +3 graden¹⁰, strengere limiet waarden voor monoglyceriden, SMG waarden, sterolglycosiden, oxidatie tests, MIC, ...)?
- Wat zijn opties die overwogen kunnen worden? Is dit eventueel een rol voor de toeleveranciers zelf (bijvoorbeeld Stichting VOS, een uitbreiding/verscherping van de VOS ULS 2020vs2 specificatie?) of een rol voor de wet- en regelgever?
- Is de wettelijke basis voldoende of zou dit uitgebreid kunnen worden? (eventueel Besluit brandstoffen luchtkwaliteit als wettelijk kader 12?) In hoeverre is het kansrijk om in dit Besluit iets te doen omtrent (bio)brandstofkwaliteit voor scheepvaart? Kan het gebruik van bepaalde brandstoffen worden verboden? Zo ja, wat zal er dan aangepast moeten worden?



De herbouw van de Pont des Trous in Doornik (België)

Voor dit kleine beetje meer hoogte en breedte wordt er megaveel geld over de Belgische balk gesmeten.

Boter op je hoofd

De CCR vindt dat de binnenvaart sneller moet vergroenen, anders verschuift de lading naar de weg en het spoor. Voor wie is die waarschuwing nu eigenlijk bedoeld? Is het niet de CCR die al jarenlang onzinnige eisen stelt aan bestaande schepen, omdat men heeft bedacht dat men liever nieuwbouwschepen wil dan goed onderhouden bestaande schepen?

Is het niet zo dat men nooit heeft willen luisteren naar de binnenvaartschippers als er keer op keer gewaarschuwd werd dat als alle reserves aangesproken moeten worden om aan steeds meer eisen te voldoen (dat geldt voor alle type schepen), men niet meer kan vergroenen? Zou de CCR zich niet diep moeten schamen dat men alle noodsignalen, ook van de verladers over het verdwijnen van de diversiteit van de vloot, in de wind geslagen heeft?

We merken geen terugkeren op een foutief ingeslagen weg, integendeel: daar is dat opgeheven vingertje weer: als "jullie het niet doen, dan verdwijnen jullie". Wat is nieuw? Als schepen met een bouwjaar van voor 1976 niet aan de geluidseisen kunnen voldoen dan...als je geen dubbel hydraulisch stuurwerk kunt betalen dan....als je niet aan één van de 140 nieuwbouweisen kunt voldoen dan....dan verdwijnt je van de markt, is je schip niets meer waard en is je toekomst weg.

Schepen kunnen niet aan (vergroenings)eisen voldoen als de middelen er gewoon niet zijn. De financiële middelen, maar ook de technische middelen ontbreken. En dat kun je moeilijk op het conto van de binnenvaart schuiven.

Maar dat gebeurt wel. De binnenvaart is nog steeds de minst milieubelastende vorm van vervoer, daar hebben we nu helaas nog weinig over gehoord.

"Alleen als de binnenvaart bereid is te werken aan de overgang naar klimaatneutrale voortstuwingen, zal politieke steun voor haar verdere ontwikkeling bestaan" lezen wij. Politieke steun? Daar merken we dan toch bijzonder weinig van. Volg een willekeurig debat van de commissie Infrastructuur en Waterstaat en we horen over werkelijk allerlei soorten van vervoer en achterstallig onderhoud waar wat aan gebeuren moet, alleen....de binnenvaart die lijkt nauwelijks te bestaan. Die steun, wordt die bedoeld? En gaat de CCR daar dan ook al over? Gaat de CCR ervoor zorgen dat de binnenvaart geen politieke steun meer krijgt? De schippers zullen maar wat blij zijn met zo'n organisatie die tenslotte voor hun belangen in het leven geroepen is (dit is cynisch bedoeld, ik zeg het er maar even bij).

Maar wiens probleem is dat nu eigenlijk? De schippers van de oudere schepen zijn al uitgekleeft, die hebben niets meer te verliezen. Jonge schippers komen er nauwelijks bij, die kijken wel uit, ze zien wat er gebeurt in deze sector. Nu al is er een tekort aan (kleinere) schepen en dat zal wel erger worden, want we zien geen lichtpuntjes. Dat het vervoer naar de weg en het spoor verdwijnt, is nu al het geval en dat weet de CCR natuurlijk ook, ze levert tenslotte zelf de cijfers daarover aan. Dus wie waarschuwt de CCR nu eigenlijk? De CCR zou de lidstaten moeten waarschuwen dat ze hun binnenvaartschepen

kwijtraken en samen met de sector (en dan bedoelen we de binnenvaartondernemers zelf en niet degenen die al jaren vanachter een bureau vertellen hoe het er in de binnenvaart aan toe zou moeten gaan) aan de slag gaan om de sector weer gezond te krijgen en daarbovenop te zorgen dat deze sector kán vergroenen. Dat willen schippers best, dat zou de CCR moeten weten.

Wie hoopte dat de nog maar net agetreden Nederlandse Secretaris-Generaal van de CCR een positief verschil zou maken, komt bedrogen uit.

Integendeel: de CCR wil weer een fonds, waardoor de binnenvaart natuurlijk veel duurder wordt (een hogere gasolieprijs zou doorberekend moeten worden in de vervoerstarieven) en zichzelf uit de markt prijst. Daarbij blijft het resultaat hetzelfde: het marktaandeel van de binnenvaart zal afnemen. Daar ga je met je CO2 uitstoot die minimaal 6 x zo laag is per ton vervoerde goederen als bij vervoer over de weg.

Denkt de CCR nu echt dat de verladers gaan betalen, zoals de CCR stelt? Natuurlijk niet. Dat heeft de praktijk al uitgewezen.

Men heeft gekozen voor een vrije markt waarbij degene die voor het laagste tarief vervoert het werk krijgt, of je nu een "schoon" vervoersmiddel hebt of niet. Dan krijg je hoe je het hebben wilt. Voor de laagste prijs is zelden "schoon", dat zouden we allemaal moeten weten, ook de CCR.

Extra kosten bij uitbreiden Rijnpatent

Wij ontvingen onderstaande mail van één van onze leden:

Mijn schoondochter wilde twee strekken bij laten schrijven op haar Rijnpatent.

Hierbij liep ze tegen een dilemma aan: ze moest een nieuw EU-kwaliteitscertificaat schipper aanvragen en daarbij moest ze ook nog eens even bij de dokter langs voor een gezondheidsverklaring.

Dit is wel bijzonder, omdat haar Rijnpatent nog tien jaar geldig is en alleen om twee strekken bij te schrijven ze langs de dokter moet. Ze is net over de helft op weg naar 60 jaar.

Door deze actie moet ze op weg naar 60 jaar een keer vaker naar de dokter.

Ze verliest hierdoor tien jaar van haar geldigheid en extra kosten voor dokters en kosten voor aanvragen.

Ik vraag me af of dit ook wel helemaal de bedoeling was van de nieuwe wet. De tien jaar geldigheid van de Patenten is hierdoor uiteraard dan ook een farce.

Dit treft vele jeugdige patenthouders die nog bezig zijn met updaten van de strekken.

In deze gevallen kost het eenmalige hoge kosten voor het aanvragen van het EU-Kwaliteitscertificaat schipper en extra kos-

ten gezondheidsverklaring.

Houden ze hieraan vast dan is het toch redelijk om de kosten voor EU-kwaliteitscertificaat terug te brengen naar het tarief van het updaten van strekken.

Begrijp sowieso niet waarom EU-kwaliteitscertificaat twee keer zo duur moet zijn als normale verlenging, daar kreeg je nog een pasje en werd het toegestuurd en nu is het alleen een mailtje en geen portokosten. Het komt bij mij over de mensen op kosten jagen alleen om een nieuwe wet met geen toegevoegde waarde.

Wat zijn uw ervaringen?

Discutabele conclusies rapport ongevallen binnenvaart

“En weer hebben we een rapport dat gebaseerd is op weinig en gestuurd is naar de antwoorden die men graag wil horen.”

Dat is onze reactie op het Intergo-onderzoek naar de menselijke factoren als oorzaken bij ongelukken in de binnenvaart.

De vraagtekens beginnen al bij de introductie van het onderzoek in opdracht van het IWT Platform, de IVR en EBU/ESO, waarbij men vaststelt dat het aantal ongevallen en claims met betrekking tot de binnenvaart elk jaar stijgt sinds 2014, net als het bedrag van de claims. Is dat zo? En geldt dit voor de hele binnenvaart of hebben we het over bepaalde categorieën waar het mis gaat?

Sturende vragen naar gewenste uitkomsten

De hoofdvraag die men aan de onderzoekers stelt, is sturend, namelijk:

“Hoe de inhoud van toekomstige trainingen voor zowel jonge cursisten als voor reeds ervaren bemanningsleden te verbeteren?”

Dan ga je daar antwoorden op zoeken en wat komt eruit? Er moeten meer trainingen komen!! Verrassend.

Een rapport gebaseerd op 4 ongevallen

Er zijn slechts **4 ongevallen** onderzocht en allemaal met dezelfde subvragen als richtlijn. Natuurlijk krijg je dan als antwoord dat al deze zaken een rol (kunnen) spelen. Maar hebben we daarmee antwoord op hoe ongevallen vooral ontstaan in de binnenvaart? Geldt dit zo voor de hele sector? Hoe zit het met zaken die helemaal niet meegenomen lijken te zijn in het onderzoek?

Subvraag 1 luidt: Wat zijn prioriteiten en meest plausibele hoofdoorzaken van vier geselecteerde ongevallen?

In de subvraag staan de mogelijke oorzaken al genoemd:

Conclusies al in de vraagstelling benoemd

Zo stelt men de vraag:

1) Wat zijn prioriteiten en meest plausibele hoofdoorzaken:

- Communicatie?
- Kwalificatie van het bemanningslid?
- Vermoeidheid en stress?
- Specifieke vaarwegen of situaties?

En ja hoor, dat komt eruit, men heeft het gevraagde antwoord. Missie geslaagd.

En nu wordt er naar buiten toe gecommuniceerd dat de uitkomsten van een onderzoek over veiligheid in de binnenvaart zijn:

- Communicatie
- Kwalificatie van het bemanningslid
- Vermoeidheid en stress
- Specifieke vaarwegen of situaties

Hoe sturend wil je het hebben?

Nog meer maatregelen

En nu zitten we dus met de volgende door de opdrachtgevers (onder andere IWT Platform) opgeworpen vragen:

- 2) Welke maatregelen kunnen worden genomen om de respectieve vier hoofdoorzaken te verminderen?
- 3) Met betrekking tot communicatie in het bijzonder: welke effectieve maatregelen om communicatie tussen bemanningsleden en communicatie naar derde partijen te verbeteren kunnen worden gedefinieerd?

De antwoorden daarop kunnen we ook op onze vingers natellen:

- Extra opleidingen moeten er gevolgd worden (een leven lang leren wordt gesuggereerd)
- Er moet één communicatietaal komen
- En dan moeten er weer ongetwijfeld extra hulpmiddelen aangeschaft worden of zaken moeten juist verboden worden.

Wat vinden de schippers?

Onlangs heeft de ASV een overleg gevoerd met ILT waarbij dit aan de orde komt. Gelukkig stelde ILT zelf ook de vraag: in hoeverre is er draagvlak onder schippers en vaarweggebruikers voor de “conclusies” van dit onderzoek?

Een terechte vraag.

Vanuit de ASV werd gewezen op de vele reacties in weekblad Schuttevaaier waaruit blijkt dat er weinig draagvlak is voor de conclusies die getrokken zijn.

De ASV kwam ook met de vraag waarom hiermee (net als bij de vorige onderzoeken) direct conclusies getrokken zijn en ook die conclusies al naar buiten toe zijn geventileerd (bijvoorbeeld dat er een gezamenlijke taal gesproken zou moeten worden).

Ondertussen zitten we met onderzoeken waarvan we weten dat die als een duvel-tje uit een doosje in allerlei overleggen aangehaald zullen worden, nota bene bekostigd door de schippers zelf, want in opdracht van het IWT waar wederom ongeveer geen schipper zich in herkent. Onze energie kan dan weer uitgaan naar het ter discussie stellen van dit soort rapporten. We hebben toch wel iets beters te doen?

Wel ziet de ASV dit als een kans: Zij stelde tenslotte dat de ASV al lang vraagt om hier nu eens open over te discussiëren. Nu is dit onderzoek gedaan bij 4 ongevallen op schepen en de conclusies worden 1 op 1 over de hele sector gelegd. Is dat de juiste weg? Laten we eens echt gaan praten over onveilige situaties in de binnenvaart met de experts, de ervaringsdeskundigen, de schippers en matrozen.

Overigens, over communicatie gesproken: het rapport is alleen in het Engels te lezen

https://www.inlandwaterwaytransport.eu/wp-content/uploads/Report-phase-2b-organisational-aspects_final-compressed.pdf

IWT platform weinig transparant

Het lijkt er niet op dat het IWT Platform erg gewillig is om (gedetailleerde) informatie te geven over zijn financiële uitgaven.

De ASV stuurde het IWT-platform onderstaande brief:

Verzoek ASV inzage financiële overzichten IWT-platform vanaf 2018

Geachte meneer Delmeire,
Hierbij stuur ik u een schrijven namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV). De ASV is de Nederlandse branchevereniging die de belangen van de particuliere schippers vertegenwoordigt. Zij heeft aan de wieg gestaan van het opstarten van de ESO waar wij 30 jaar lid van zijn geweest.

Onze leden vertegenwoordigen de groep schippers die in het verleden het geld hebben opgebracht waar u over beschikt. U noemt dat helaas niet op uw site, maar het Reservefonds (ook wel sloopfonds genoemd) vormt de basis van de financiering van het IWT-platform. Met dank aan de schippers dus*.

Ieder jaar stroomt er in ieder geval € 600.000,- vanuit dat door schippers bijeengebracht geld naar het IWT-platform (nog los van andere geldstromen zoals van overheden). Echter, zonder dat er rekening afgelegd wordt tegenover financiers, in dit geval die schippers, over wat er met hun geld gebeurt.

Op uw site kunnen wij niets vinden over de wijze van financiering van bepaalde projecten en onderzoeken c.q. betaling van medewerkers. Daarom vragen wij u hierbij officieel om inzage in de financiële gang van zaken. In tijden waarin transparantie hoog in het vaandel staat, lijkt ons dat een alleszins redelijke vraag, als ten slotte degenen namens wie dit allemaal uitgegeven wordt.

We hopen op korte termijn een positief antwoord te mogen ontvangen.

***Op uw site staat:** Dankzij de voortdurende inspanningen van de European Barge Union (EBU) en de European Skipper's Organization (ESO) werd in 2018 het gezamenlijke "European Inland Waterway Transport Platform" (IWT) opgericht. De twee verenigingen die de belangen van "Binnenvaartondernemers" vertegenwoordigen, zijn erin geslaagd om EG-verordening 718/1999 te wijzigen. In de praktijk betekent dit dat sinds medio 2014 het fonds dat oorspronkelijk bedoeld was voor het capaciteitsbeleid van

de communautaire vloot, ook kan worden gebruikt om schepen aan te passen aan de technische vooruitgang, waaronder hogere milieunormen. Tegelijkertijd stelt de gewijzigde verordening EBU en ESO in staat de versnippering te versterken en te verminderen.

Het Europese IWT-platform is een afzonderlijke juridische entiteit die wordt gecoordeerd door de twee verenigingen EBU en ESO en het versterkt de sector door proactief deel te nemen aan de besluitvormingsprocessen met betrekking tot de gebieden die door de IWT-comités worden bestreken. Het platform, dat relevante expertise van zowel EBU als ESO samenbrengt, is gevestigd in Brussel, dicht bij het hart van de Europese binnenvaartbeleidsvorming.

Jaarverslagen en resultatenrekening geven nauwelijks inzicht op geldstromen

Het IWT Platform verwijst in het antwoord daarop naar de jaarverslagen en gedeponeerde resultatenrekeningen. Hierin staat geen gedetailleerde informatie over de geldstromen van het IWT Platform, zoals financiering van bepaalde projecten en onderzoeken en betaling van medewerkers, waar wij naar op zoek zijn. Wel is er een en ander aan (meer algemene) informatie te vinden. Zo staan in de jaarverslagen (te vinden op hun website) de specifieke werkzaamheden en projecten van de verschillende commissies van het IWT Platform. De jaarrekeningen geven globaal inzicht in de financiële activiteiten van het IWT-platform. Hier is bijvoorbeeld ook te zien hoeveel geld (in totaal) wordt uitgegeven aan bezoldiging van medewerkers.

Officieel antwoord van het IWT-platform aan de ASV (vertaald uit het Engels):

Bedankt voor uw brief waarin u cijfers opvraagt over het IWT Platform.

Laten we de door u genoemde elementen in de bijgevoegde mail behandelen.

1) De bewering dat u alle schippers vertegenwoordigt, is niet waar, aangezien u misschien een kleine groep schippers vertegenwoordigt, wat wij uiteraard respecteren. Onze nationale lidverenigingen die actief zijn binnen het IWT-platform vertegenwoordigen een veel grotere groep schippers in heel Europa.

2) U beweert dat onze website de basis van de financiële middelen van het Platform niet vermeldt. Zoals u op onze web-

site kunt zien, verwijst deze duidelijk naar de gewijzigde EG-verordening 718/1999.

3) Zoals u heeft aangegeven, bevat onze website geen financiële informatie. Het Platform is geenszins verplicht om dergelijke informatie op haar website te plaatsen, wat echter niet betekent dat wij geen rapportageverplichtingen hebben. In feite hebben we er twee:

- Als Belgische juridische entiteit moet het Platform voldoen aan de Belgische wetgeving, wat betekent dat onze Balans/P&L-fiches jaar na jaar openbaar beschikbaar moeten worden gemaakt. In de praktijk betekent dit dat u alle verplichte financiële info kunt vinden op de website van de "Nationale Bank van België"; <https://www.nbb.be/nl/balanscentrale>
- De contractuele regelingen (zoals gespecificeerd in het besluit van de Commissie van 2017) bevatten een clause die stelt dat 5 lidstaten (de adviesraad van het platform) jaarlijks moeten worden geïnformeerd over de jaarlijkse financiële resultaten, evenals over het jaarlijkse werkplan en de begroting met betrekking tot deze. De website vermeldt deze meldingsplicht.

Houd ook rekening met het volgende. Bij het bezoeken van de website van ons Platform is het u misschien opgevallen dat we jaarlijks een uitgebreid overzicht van onze activiteiten publiceren; dit maakt ook deel uit van de contractuele verplichtingen van het Platform. Dit zou u voldoende informatie moeten geven over wat we doen, hoe en wanneer we dit doen en, last but not least, voor wie we dit doen. En wat de "voor wie" betreft, wij doen ons werk in het belang van de binnenvaartindustrie. Zo nodigden we enkele dagen geleden bijvoorbeeld alle geïnteresseerden uit om deel te nemen aan een informatieve sessie over "Green Labels".

Last but not least, bedenk dat we op Europees niveau opereren en niet exclusief voor Nederland.

Geen medewerking IWT-platform

ASV heeft helaas geen formeel recht op de financiële informatie van het IWT Platform (anders dan de openbare informatie) dus voor meer gedetailleerde informatie is de ASV afhankelijk van de vrijwillige medewerking van het IWT Platform. Gezien de toon van de e-mail verwachten wij niet dat de kans groot is dat het IWT Platform meer informatie gaat geven.

Op onze reactie (zie hieronder) is dan ook geen antwoord meer gekomen.

**Reactie ASV (vertaald uit het Engels):
steun zou toenemen bij meer transparantie over geldstromen**

Geachte heer Goris en heer Delmeire,

Bedankt voor uw reactie en de verstrekte informatie.

De ASV begrijpt dat het IWT Platform geen (formele) rapportageverplichtingen heeft jegens niet-contractuele partijen. De ASV is echter van mening dat de (internationale) steun van de schippers,

met name degenen die het IWT Platform financieel hebben ondersteund, zou toenemen als er meer transparantie zou worden betracht met betrekking tot de fondsen van de organisatie en de manier waarop de fondsen worden gebruikt. Met name informatie over de financiering van bepaalde projecten en onderzoek en betaling van medewerkers (zoals vermeld in mijn vorige brief). Het is daarom dat de ASV, niet alleen voor de leden van de ASV maar voor alle schippers in Europa, voorstelt om de mogelijkheden voor publicatie van meer gedetailleerde en toegankelijke financiële informatie van het IWT Platform

te evalueren.

Europarlementariër mevrouw Nagtegaal op de hoogte gesteld

De ASV heeft Europarlementariër Caroline Nagtegaal van de gang van zaken op de hoogte gesteld ter verduidelijking van het de opmerking van de ASV dat schippers geen vertrouwen hebben in een binnenvaart-verduurzamingsfonds, omdat de schippers harde afspraken voorgeschoteld worden die niet nagekomen worden. En men vervolgens geen invloed meer heeft op datgene wat er met hun geld gebeurt.



Ministerie I&W

Boete en handhavingsbeleid

In gesprek met Rijkswaterstaat: Boete en handhavingsbeleid "het vaartijdenboek"

Na de aangeboden petitie "klopjacht op de binnenvaart" zijn er Kamervragen gesteld en heeft (destijds) Minister van Nieuwenhuizen daarop geantwoord (zie ook verder in de nieuwsbrief).

Zo werd er ook gevraagd om een eenduidige werkwijze.

(destijds) Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: "Betrokkenen vinden een eenduidige werkwijze van toezichthouders belangrijk. Dat moet zeker blijven staan. Ik zal met de toezichthoudende diensten nagaan of we meer uniformiteit in de manier van toezichthouden kunnen toepassen."

Helaas is dat zeker nog niet het geval. Zo is er op dit moment een hele discussie gaande over hoe het vaar- en rusttijdenboek ingevuld dient te worden. Waarbij (schippers worden daar zeker jaarlijks op gecontroleerd) bepaalde handhavers op eens weer andere normen lijken te hanteren.

Bovendien werd gevraagd minder rigide de taken uit te voeren, maar te werken naar de geest van de wet en minder naar de letter van de wet.

(destijds) Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: "Ik heb er ook op aangedrongen dat het toezicht verschuift van helemaal strak en naar de letter, naar toezicht in de geest van de wet."

De ASV denkt te kunnen constateren dat dit ook inderdaad het geval is en hoopt en verwacht dat dat ook zo zal blijven. Dus dat is een positieve ontwikkeling. Naar aanleiding van een incident heeft de ASV met Rijkswaterstaat afgesproken hierover in gesprek te gaan.

Het incident (omschreven door één van onze leden):

"Vanmiddag kregen we controle van de RWS 74. Het was een hele delegatie, want ze hadden een actieweek samen met de Waterpolitie. Het was een gewone controle met alle papieren, vaartijdenboek en controle machinekamers."

Over het invullen van het vaartijdenboek had de man van RWS wat aanvullingen en die wil ik even delen.

De 1ste is niet zo schokkend, want ik moest de tijd dat we hadden geladen of gelost niet als rusttijd invullen. Nou ja, dat kan ik nog begrijpen.

Vervolgens kwam hij er mee dat, omdat wij in dienst zijn van een rederij, we in de A2 wel 18 uur mogen varen, met 6 uur stilliggen in de 24 uur, maar dat we nog wel 4 uur moeten rusten.

Nu voeren we met ons eigen schip ook A2, maar dat was 6 uur schip stilliggen en nog 2 uur al varende rusten.

Hij legde er erg de nadruk op dat het vaartijdenboek ook een registratie was voor de werkuren van personeel.

De politie was daar verbaasd over; dat een vaartijdenboek tevens gebruikt mag worden om de werkuren van bemanning bij te houden en te toetsen.

Is jullie dat bekend? Ik heb het aan mijn rederij voorgelegd, maar ook zij begrepen niet dat een particuliere schipper minder hoeft te rusten dan een rederijsschipper. Nog los van het feit dat wij op ZZP basis varen en dus niet in loondienst zijn.

Het laatste was ook een bijzondere regel wat ook het hoofd van de politiemann deed schudden.

De man van RWS zag in het vaartijdenboek dat we soms dagen stillagen en dat daar geen info over was vermeld in het vaartijdenboek.

Als voorbeeld: wij hebben 15 februari gevaren van 8.00 u – 9.30 u, dus rusttijd 00.00 u-8.00 u en van 9.30 u – 24.00 u. De volgende dagen stormde het, hebben we niet gevaren, wel 18 februari geladen, maar niet meer gevaren, dus niks genoteerd.

Ik heb ook niet genoteerd dat we van boord zijn gegaan op 19 februari en dat we op 20 februari weer aan boord waren. Mijn eerste notitie is dan 21 februari gerust van 00.00 u tot 6.30 u, gevaren 6.30 u- 20.30 u en gerust van 20.30 u – 24.00 u.

Niks gek leek mij.

Nu beweert deze man dat ik het vaartijdenboek elke dag dat we aan boord zijn moet invullen met rusttijden, omdat we wel overdag werkzaamheden uitvoeren en dus niet rusten.

En in de weekenden dat je van boord bent, moet je dan melding maken dat je van boord gaat.

Ik moest echt heel hard lachen, toen hij dat vertelde en de politie vroeg zich ook

hardop af wat de meerwaarde was dat dit ook in het vaartijdenboek werd vermeld.

De RWS-man zei nog met droge ogen: ik heb graag gelijk, dus als ik het zeg, dan is het zo.

Waarop ik niet kon laten te zeggen dat ik ook altijd vond dat ik gelijk had en dat ik dacht dat Poetin ook denkt dat hij gelijk heeft.

Ik zei nog dat het SAB wel blij met hem zou zijn: 365 dagen je vaartijden boek invullen, dan is die zo vol en mag je weer om een nieuwe.

Tot zover dit gedeelte uit het schrijven van de schipper.

De ASV heeft het voorgelegd aan Rijkswaterstaat en ontving daarop het volgende antwoord:

Rijkswaterstaat:

Duidelijk is dat de vaar- en rusttijden regels behoorlijk complex zijn met inderdaad verschillen tussen een rederijsschipper (ZZP of in dienst) en een particuliere schipper/eigenaar en tussen in en uit bedrijf zijn (exploitatie). Uit bedrijf betekent dan strikt genomen "van boord zijn". In de praktijk zal het ook voorkomen dat het schip niet 'in bedrijf' is, maar de bemanning wel aan boord is. In zulke situaties komen we dan toch uit bij handelen in de geest of naar de letter van de wet en daar kunnen soms verschillen ontstaan. We zullen naar aanleiding van dit voorval voor dit specifieke punt in ieder geval de klokken intern weer gelijkzetten.

In algemene zin hecht ik er veel aan om zoveel mogelijk langs dezelfde lijn op te treden en besteed ik daar aandacht aan. Daarom ben ik ook 'blij' met voorbeelden waar jullie toch nog opvallende verschillen zien. Niet om af te straffen, maar wel om hier intern het gesprek over te kunnen hebben. Onderstaande casus is inmiddels ook besproken met de betreffende medewerker. Een suggestie van zijn hand was om ook een keer tijdens bijvoorbeeld een ledenvergadering van de ASV het gesprek aan te gaan over de 'juiste' en werkbare toepassing van deze regels.

De ASV gaat graag op dit voorstel in.

Modal shift (of juist niet)

Hoge brandstofkosten

Hoge brandstofprijzen: Steun voor wegvervoer, niet voor de binnenvaart

Slechts een half jaar geleden jaar heeft het Europees parlement een resolutie aangenomen: "Naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa", waarin tal van afspraken en voorstellen liggen met de bedoeling vrachtverkeer van de weg naar (o.a.) het water te krijgen. Maar al bij het eerste moment dat er keuzes gemaakt worden, kiest men zonder blikken of blozen voor het wegvervoer.

Omgekeerde modal shift

1.300,- euro per truck wordt er uitgegeven als noodsteun voor Frans wegvervoer vanwege de dure diesel. Ondertussen is bij de binnenvaart de prijs van de brandstof minimaal verdubbeld. Maar daar zien we geen steunmaatregelen, terwijl in Frankrijk de gasolie voor de binnenvaart extra duur is*.

Ook Nederland en België laten zich niet onbetuigd met het ingrijpen in de accijnzen voor het wegverkeer, waarmee de positie van de binnenvaart ondergraven wordt. Bij doorberekenen van de kosten prijst de (kleinere) binnenvaart zichzelf uit de markt. Als schepen niet meer kunnen concurreren met de vrachtwagens verdwijnt er nog meer werk van het water naar de weg, precies datgene wat Europa

niet zegt te willen. Terwijl Europa in de resolutie spreekt over het belang van de kleinere vaarwegen en dus ook het belang van behoud van (het laatste restje van) de kleinere binnenvaart, staat men dit kennelijk toe.

Meer CO2 uitstoot

Hetzelfde Europa dat er alles aan zegt te willen doen om de CO2 uitstoot te verminderen, veroorzaakt daardoor minimaal 6x zoveel CO2 uitstoot per vervoerde ton goederen wanneer vervoer verdwijnt van water naar de weg. Maar daar wilden we toch juist een reductie van? We zien allerlei plannen van een binnenvaartverduurzamingsfonds, fit-for-55, etc. etc., omdat het vervoer schoner zou moeten, maar ondertussen verwaaien alle mooie woorden wanneer het op het maken van keuzes aankomt. Dan wint de vrachtwagenlobby.

Oneerlijke concurrentie

De Franse wegvervoerders kunnen dus 400 miljoen euro aan steungeld tegemoetzien als compensatie voor de hoge brandstofprijzen. Hoe zit dat internationaal gezien? Dit lijkt alleen voor de Franse vrachtwagens te gelden, zoals die 50% subsidie op alle investeringen in de binnenvaart ook alleen voor Franse schepen geldt, al gedurende tientallen jaren. We hebben het Ministerie I&W al diverse malen horen verkondigen dat deze steun niet zou mogen van Europa, maar dit gaat al

decennia gewoon door, want Europa geeft elke 2 jaar opnieuw officieel toestemming. Wie houdt hier wie voor de gek?

Subsidie voor de binnenvaart?

Willen de Nederlandse schippers nu ook gesubsidieerd worden? Tegen elkaar op subsidiëren helpt natuurlijk weinig. Maar dat level playing field waar iedereen de mond vol over heeft, dat is wel een eerste vereiste. En suggereren dat de markt zijn werk moet doen, maar bij ingrijpen kiezen voor de grootste lobby, dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Tijd voor daden:

We weten dat de bedoelingen van een aantal (Euro)parlementariërs goed zijn, dat is de vraag niet. De vraag is; hoe zorgen we er nu eens voor dat het niet alleen bij woorden blijft wat die modal shift betreft, maar dat Europa en haar lidstaten echt kiezen voor minder belastend vervoer, zoals vervoer over water. En dan gaat het niet alleen over het milieuaspect, ook over een economisch aspect (congestie op de weg) en een gezondheidsaspect (ongevallen). Of is men dat inmiddels helemaal uit het oog verloren?

Sunniva Fluitsma

*(zo'n 100,- per 1.000 liter duurder dan in Nederland, en met de extra belastingtoeslag TICPE kan daar nog eens zo'n 160,- bijkomen)



CCR verduurzamingsfonds in strijd met Europese resolutie

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wil een verplichte bijdrage van binnenvaartondernemers aan een verduurzamingsfonds.

Om de scheepseigenaar die geen kans heeft gezien gebruik te maken van de paar subsidiepotjes toch te laten vergroenen, wordt er een truc bedacht: De CCR wil degenen die niet op tijd van goocheltrucs gebruik hebben kunnen maken, straffen en noemt dat “eerlijk”, want tenslotte is het de bedoeling dat de vervuiler betaalt (dat klinkt altijd goed). Waarbij niet de verlader de vervuiler is in de optiek van de CCR, maar de binnenvaartondernemer.

De CCR, ooit opgericht om een vrije doorvaart over de Rijn te garanderen, wil vooral die schepen die al tot het bot uitgeknepen zijn door diezelfde CCR nog eens extra straffen en hen een opslag laten betalen op de gasolie.

Dat treft velen, maar in ieder geval ook weer die groep schepen die al zo hard aan het verdwijnen is, de schepen die nodig zijn om vervoer over water te kunnen garanderen. De door de Secretaris-Generaal van de CCR ooit zo denigrerend genoemde “papa-mamabedrijfjes” waar men van af wil.

Niet omdat deze gezinsbedrijven vervuilerder zouden zijn, maar omdat zij minder kans hebben om te vergroenen volgens “de regels”.

In strijd met de resolutie “naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa” Het is opvallend dat de CCR hiermee rechtstreeks ingaat tegen de wens van het Europees Parlement,

want in de resolutie “naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa” lezen wij dat het Europees Parlement de commissie verzoekt alle belanghebbenden in de binnenvaart te ondersteunen en te stimuleren. ALLE belanghebbenden!

Onvoldoende samenwerking voor een duurzame en sociale toekomst

Het Europees parlement verzoekt bovendien om samen te werken aan een duurzame en sociale toekomst, maar de CCR werkt niet samen met degenen die het uit-

voeren: de binnenvaartondernemers. Er wordt (door EBU en ESO en het IWT waar bijna geen schipper in te bekennen is) wel **namens** de binnenvaartondernemers gesproken maar nauwelijks **MET** hen.

Aantasting ondernemerschap en concurrentievermogen door de CCR

Bovendien wordt met deze wens van de CCR het verzoek van het Europees parlement om **tegelijkertijd het ondernemerschap en het concurrentievermogen van de hele sector te ondersteunen** genegeerd, sterker nog: het concurrentievermogen wordt aangetast, want tenslotte zien wij op de weg niet dit soort gedifferentieerde tarieven bij de pomp verschijnen. Juist de kleinere schepen die direct met de vrachtwagen concurreren, zullen hier last van ondervinden. En wat ondernemerschap betreft; als je niet in staat wordt gesteld zelf een goed inkomen te genereren (door zowel de overgangseisen van de CCR/CESNI, als extra kosten zoals hier genoemd), hoe kun je dan als ondernemer keuzes maken die op een gezonde manier leiden tot vergroening?

Kleinere vaarwegen alleen zinvol als er nog kleinere schepen zijn

Het Europees Parlement is van mening dat het **onbenutte potentieel van de kleinere waterwegen moet worden erkend om de rechtstreekse concurrentie met het wegvervoer te versterken**

door te zorgen voor een gedetailleerd, uitgebreid en complex netwerk dat wordt onderhouden en bevaarbaar is; Het Europees Parlement verzoekt daarom de Commissie niet alleen de grote waterwegen in aanmerking te nemen, maar ook de kleine waterwegen in de digitale transitie

op te nemen.

Dan moet de CCR toch eens gaan zorgen, dat ze stopt met (nog meer) regelgeving die nu zorgt voor het uit de vaart nemen van die schepen die op die kleinere vaarwegen kunnen varen.

Geen vertrouwen in weer een fonds

En dan is er nog dat heikele punt van een fonds. Vraag de schippers naar de besteding van hun geld dat zij in het reserve- (dan wel sloop-)fonds hebben gestopt. Vraag de schippers wat ze vinden van de “groene” besteding van de SAB gelden en je krijgt een berg met commentaar over je heen. Commentaar waaruit blijkt dat de schippers vinden dat er heel slecht met hun middelen omgesprongen wordt, waarbij ze zelf niets te zeggen hebben over de door hen ingebrachte gelden. Dus wat dat samenwerken betreft voor die duurzame en sociale toekomst: daar mag eerst wel eens een tandje bij voor de schippers weer iets opgelegd krijgen “voor ons aller belang”.

Inzage financiële geldstromen

Daarom heeft de ASV ook een officieel schrijven gestuurd naar het IWT-platform, omdat 600.000,- euro per jaar uitgeven vanuit het Reservefonds betekent dat men verantwoording af dient te leggen van wat er met dat geld gebeurt aan degenen die het geld ingebracht hebben; de schippers dus. Laat hen beoordelen of zij vinden dat het werk wat het IWT-platform verricht de moeite waard is om zoveel geld te besteden.

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV



Commissiedebat Toezicht en handhaving

12 april: commissie debat Toezicht en handhaving

Ter voorbereiding van dit debat heeft de ASV de betrokken Kamerleden een brief gestuurd, waarin wij opmerken dat Toezicht en Handhaving door de binnenvaart ervaren wordt als onredelijk en disproportioneel, waarbij het onbegrijpelijk is dat juist deze veilige vervoersmodaliteit zo hard aangepakt wordt.

De verschillen met onze concurrenten (weg en spoor) zijn opvallend groot. Wij zien niet in waarom dat zo zou zijn gezien het aantal ongevallen die plaats vinden in de binnenvaart ten opzichte van onze concurrent (het wegtransport). In het kader van het level playing field dat er zou moeten zijn, stellen wij dat hierbij wederom aan de orde.

Om kort te gaan

- De binnenvaart heeft te maken met extreem veel bestuurlijke boetes (zo'n 140 redenen om een bestuurlijke boete te geven). Bij de concurrenten is dat niet het geval.
- Onredelijke boetes: Die boetes zijn vaak erg hoog en onafhankelijk van het opgeleverde gevaar c.q. het behaalde economische voordeel. De ASV heeft in een zwartboek verzameld welke zaken er zo al voorgekomen zijn en dat zwartboek is overhandigd aan ILT.
- Het lijkt er zelfs op dat ILT HANDELT IN STRIJD MET RECHTEN VAN DE MENS.
- Het Europees Verdrag Voor de Rechten van de Mens (en de Algemene wet bestuursrecht) zorgt namelijk voor een aantal waarborgen zoals: Bestuurlijke boetes moeten evenredig aan de overtreding zijn; geen enorme boetes voor kleine overtredingen dus.
- De boete wordt een doel op zich. Tegen een bestuurlijke boete ingaan is een heel lastig proces. Het is ILT die bepaalt of ILT de juiste boete opgelegd heeft. De inspecteurs kunnen weinig anders dan constateren of een overtreding begaan is of niet (zie bijlage: bestuurlijke boetes roepen veel vragen op).
- Ongefundeerde hoge controledruk: De binnenvaart wordt minimaal 3

maal per jaar gecontroleerd op zo'n beetje alles wat papieren en uitrusting van het schip betreft. Bij vrachtwagenchauffeurs is dat gemiddeld 1 maal in de 100 jaar. Een enorme discrepantie gezien de gevaren die op de weg ontstaan versus de gevaren op de vaarwegen.

- Geen level playing field wat betreft matiging vooraf: Bij de concurrerende vervoersmodaliteiten is er sprake van een (enorme) matiging vooraf (wegtransport) die recht doet aan de mate waarin men economisch voordeel kan hebben of in verhouding tot de omzet (spoor). Bij de binnenvaart is er nauwelijks sprake van die matiging vooraf (alleen bij natuurlijke personen is die matiging op 50% gesteld, dat geldt dus alleen voor eenmansbedrijven).
- Het controleren op afstand is ons een doorn in het oog. ILT bepaalt dat de schipper met alle papieren op het adres van "het bedrijf" moet komen. Het bedrijf is het waladres van de schipper (als men dat al heeft, soms heeft men alleen een briefadres van bijvoorbeeld de boekhouder). Dat betekent dat als een schip in het buitenland is, men opeens geacht wordt in Nederland op zo'n adres aanwezig te zijn met alle papieren (ook papieren die nooit van boord mogen).

Samengevat stellen wij vast dat het huidige handavings- en boetebeleid de binnenvaart sterk benadeelt ten opzichte van haar concurrenten. Als men een modal shift wil, dan zou toch minimaal de binnenvaart gelijk behandeld moeten worden als haar concurrenten. Dit is een heel negatief signaal naar al diegenen die in de binnenvaart werkzaam zijn.

De ASV heeft het volgende voorgesteld aan de Kamerleden:
Voorstel aanpassing boetebeleid binnenvaart:

- Afschaffen van het systeem "controleren op afstand"
- Matiging vooraf van boetes in de binnenvaart vergelijkbaar laten plaatsvinden als bij weg en/of spoor (de binnenvaart wordt daarin zwaar benadeeld)
- Werk maken van het beperken van het aantal handhavende instanties/personen
- Het systeem van bestuurlijke boetes

aanpassen

Achtergrondinformatie:

Petitie Boetebeleid binnenvaart:

In 2017 heeft de ASV een petitie uitgeleend aan de commissie van Infrastructuur en Waterstaat aangaande het boete- en handavingsbeleid (zie bijlage). De door 2098 ondertekenaars aangeboden petitie luidde:

Stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid binnenvaart

Wij, gebruikers van de Nederlandse vaarwegen voor het vervoer over water van goederen en passagiers, constateren:

1. *Een onevenredig grote controledruk op de binnenvaartsector*
2. *Dat extreem hoge, gefixeerde boetes worden opgelegd voor relatief kleine vergrijpen*
3. *Dat bij bezwaar maken de drempels te hoog zijn en de beoordelaar (ILT) niet onafhankelijk is*
4. *Dat omstandigheden zoals "goed zeemanschap" (storm, tij) of onvoorziene zaken (ligplaatsen) onvoldoende meewegen in het boetebeleid*
5. *Dat dit de binnenvaart benadeelt t.o.v. het wegtransport*

en verzoeken:

1. *De hoogte van de boetes proportioneel te maken in verhouding tot het behaalde economische voordeel of de mate waarin de veiligheid in gevaar gebracht is*
2. *Een verbod in te stellen om via AIS schepen op te sporen ter controle*
3. *Een volledig onafhankelijke, laagdrempelige (beroeps)procedure te hanteren*
4. *De hoeveelheid controles te beperken (in verhouding met controles wegvervoer)*
5. *"Goed zeemanschap" leidend te laten zijn voor het beleid*

2098 ondertekeningen

Deze petitie heeft geleid tot vragen aan Minister van Nieuwenhuizen, met een heel beperkt resultaat.

Wat is er bereikt na de petitie?

De Minister over aanpassingen van het boetebeleid:

Termijn indienen zienswijze verdub-beld

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: *“De Kamer heeft ook vragen gesteld over de werkwijze van de toezichthouders. Ik ben het eens met wat de Kamer heeft ingebracht, namelijk dat een termijn van twee weken na het ontvangen van een boeteaankondiging voor het indienen van een zienswijze wel erg kort is. Daarom hebben we de termijn verlengd van twee naar vier weken.”*

Toezicht verschuift van helemaal strak en naar de letter, naar toezicht in de geest van de wet.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: *“Ik heb er ook op aangedrongen dat het toezicht verschuift van helemaal strak en naar de letter, naar toezicht in de geest van de wet. De ASV denkt te kunnen constateren dat dit ook inderdaad het geval is en hopen en verwachten dat dat ook zo zal blijven. Dus dat is een positieve ontwikkeling.”*

Eenduidige werkwijze is (nog) niet gelukt

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: *“Betrokkenen vinden een eenduidige werkwijze van toezichthouders belangrijk. Dat moet zeker blijven staan. Ik zal met de toezichthoudende diensten nagaan of we meer uniformiteit in de manier van toezichthouden kunnen toepassen.”*

Helaas is dat zeker nog niet het geval. Zo is er op dit moment een hele discussie gaande over hoe het vaar- en rusttijdenboek ingevuld dient te worden. Waarbij (schippers worden daar zeker jaarlijks op gecontroleerd) bepaalde handhavers op-eens weer andere normen lijken te hanteren.

Aantal toezichthouders terugbrengen is niet gelukt.

Bij het aanbieden van de petitie schreef de ASV in de begeleidende brief:

Politie, de Koninklijke Marechaussee, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, Haven Amsterdam en de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) controleren veelvuldig (vaak meerdere malen per maand) waarbij er streng gehandhaafd wordt. Daar waar wij horen dat ILT nauwelijks tijd heeft om te handhaven en een vrachtwagenchauffeur een kans heeft op 1 maal in de 100 jaar om gecontroleerd te worden lijkt het erop dat onze sector, die toch als bijzonder veilig bekend staat, extra hard aangepakt wordt.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: *“Dat zouden we ook kunnen doen door te kijken of we het aantal toezichthouders*

niet wat kunnen beperken. Er zijn nu wel heel erg veel toezichthouders. Ik wil voor het volgende algemeen overleg Maritiem rapporteren over wat we daarin kunnen doen.”

Helaas is dit ook niet gelukt. De binnenvaart heeft te maken met tal van handhavers die ook vaak op verschillende wijze handhaven en een enorme controledruk veroorzaken, niet bepaald een level playing field ten opzichte van het wegtransport waarbij (dat heeft iedereen in de kranten kunnen lezen) de chauffeurs constant onbestraft het rijtijdenbesluit overtreden.

Binnenvaart veel harder aangepakt t.o.v. concurrenten wat betreft matiging vooraf

Bij het aanbieden van de petitie schreef de ASV in de begeleidende brief:

“...Daarbij worden zelfs voor de kleinste vergrijpen die noch economisch voordeel opleveren noch de veiligheid aantasten enorme boetes geheven, omdat dat zo is vastgelegd in de Brochure bestuurlijke boete.(https://www.ilent.nl/Images/Brochure%20Bestuurlijke%20Boete1_tcm334-317985.pdf)

Dat is in strijd is met de uitgangspunten van het boetebeleid van ILT , zie de site van de ILT (https://www.ilent.nl/over_ilt/het_werk_van_de_ilt/handhaving/toezicht/interventiekader/interventiecategorieen/index.aspx)...

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga: *“Ik heb al verteld over de matiging van de boete met 50% voor exploitanten en eigenaren als dat natuurlijke personen zijn. Daar ga ik graag mee aan de slag.”*

Dat vinden wij onvoldoende. Bij het wegvervoer vindt namelijk een enorme matiging vooraf plaats en bij het vervoer over spoor gewogen matiging vooraf in verhouding tot de omzet.

Wegvervoer: Maximum aantal beboetbare werknemers per werkgever in het wegvervoer:

a. < 25 werknemers:	3
b. 25 of meer en < 50 werknemers:	6
c. 50 of meer en <100 werknemers:	9
d. 100 of meer:	12

Bij vervoer over spoor vindt er een gewogen matiging vooraf plaats in verhouding tot de omzet.

Bij de binnenvaart is dit niet het geval terwijl Panteia in haar rapport zelf vaststelt dat de binnenvaart zich kenmerkt door een grote diversiteit aan scheepstypen en exploitatiewijzen.

Conclusie: Matiging vooraf zou in de binnenvaart vergelijkbaar moeten plaatsvinden als bij weg en/of spoor

Hoogte boetes onevenredig t.o.v. concurrenten weg- en spoorvervoer

Panteia heeft een evaluatie uitgevoerd naar de hoogte van de boetes in de binnenvaartsector. Niet alle conclusies die de Minister daaruit trekt deelt de ASV. Uit een brief van Minister van Nieuwenhuizen aan de Kamer:

“...Uit het onderzoek naar de hoogte van de boetetarieven blijkt dat de boetes niet hoog zijn in vergelijking met andere sectoren, maar dat er wel meer oog mag zijn voor matiging vooraf. Ik heb u ook in de brief geschreven dat ik bereid ben om, in navolging van andere sectoren, een matiging van 50% op te nemen voor boetes opgelegd aan natuurlijke personen. Ik denk dat ik daarmee de kleinere schepen een belangrijk voordeel kan geven. 50% minder is denk ik substantieel.”

Dit lijkt redelijk. Maar dat is het niet. Panteia vergelijkt in haar rapport de hoogte van de boetes, maar daarmee vergelijkt ze appels met peren, omdat er bij de concurrenten van de binnenvaart geen of nauwelijks sprake is van bestuurlijke boetes.

Zeevaart	GEEN bestuurlijke boetes
Wegvervoer:	NAUWELIJKS bestuurlijke boetes (alleen op rijdtijdenbesluit)
Binnenvaart:	ENORM VEEL (ongeveer 140) bestuurlijke boetes (vaartijdenbesluit plus tal van zaken)

DUS: Panteia vergelijkt met alles behalve onze concurrent (ziekenhuizen en dergelijke worden erbij gehaald). Daarbij kan de conclusie dus nooit zijn dat het “redelijk” is.

Bovendien is het enorme verschil in aantallen controles (en dus de “pakkans”) niet meegenomen in de evaluatie: controle bij wegvervoer 1x per 100 jaar! Binnenvaart (minimaal) 3 x per jaar.

Bestuurlijke boetes roepen veel vragen op:

We vinden een aantal stukken die vergelijkbare problemen aankaarten. Bijvoor-

beeld onderstaande link

<https://www.tenholternordam.nl/kennisdelen/blog/bestuurlijke-boetes-kritische-rechter-betreft-bewijs/>
maar ook <https://fd.nl/economie-politiek/1109256/forse-kritiek-op-boetes-afm-en-dnb>

waaruit het onderstaande gevonden is:

Hollandse Hoogte

De boetes die de financiële toezichthouders AFM en DNB uitdelen, krijgen stevige kritiek in een recent promotieonderzoek van de Erasmus Universiteit. Volgens de inmiddels gepromoveerde onderzoeker Arnt Mein grijpen de toezichthouders te automatisch naar een boete, zonder dat goed gekeken is of zo'n straf wel passend is. De boetepraktijk van AFM noemt hij 'activistisch'.

'Boete wordt doel op zich'

Bij banken en andere betrokkenen is al langer, doorgaans anoniem, kritiek te horen op de manier waarop de toezichthouders gebruikmaken van hun bevoegdheden. Het proefschrift van jurist Mein is het eerste wetenschappelijke onderzoek naar de praktijk van 'bestuurlijke boetes' van deze instellingen.

Mein schetst een beeld van toezichthouders die toewerken naar een boete en nauwelijks nadenken over andere middelen, zoals een normoverdragend gesprek of het voorleggen van de zaak aan de strafrechter. 'De boete wordt een doel op zich in plaats van een middel ter bevordering van naleving', aldus het proefschrift.

Meer zorgvuldigheid nodig

Het nadeel is dat de aanklager en de 'rechter' dezelfde partij zijn en daarom adviseert Mein meer zorgvuldigheid. De toezichthouder moet beargumenteren waarom een boete passend is.

Mein is vooral kritisch over de rol van de 'boetefunctionaris'. Dat is degene binnen AFM of DNB die op basis van het rapport van de toezichthouders zich een onafhankelijk oordeel vormt. 'Dit is de spil waar het om draait. Te vaak benadert de functionaris de zaak juridisch. Zo van: houdt dit straks stand bij de rechter? (Daar kunnen partijen in beroep gaan – red.) Het is het beeld van een trein die in gang is gezet en voortdendert. De boetefunctionaris zou vaker moeten kijken of een boete gerechtvaardigd is.'

ONGEVALSCIJFERS BINNENVAART

Hierop aansluitend: Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 9 juli 2020 Ongevalscijfers scheepvaart 2019 - 31409-295

Wat de scheepsongevallen binnenvaartwegen (dus niet per se binnenvaart) betreft zouden we de conclusie kunnen trekken dat het aantal ongevallen gedurende de jaren redelijk stabiel is gebleven en het **aantal dodelijke ongevallen (5 doden in 2019, 3 doden in 2020) laag genoemd mag worden** (hoewel iedere dode natuurlijk te veel is) vergeleken bij vervoer over de weg, zeker gezien de hoeveelheid tonnen die door de binnenvaart vervoerd worden.

Juiste prioriteitsstelling?

Dan rijst natuurlijk de vraag waarom toch de **binnenvaart zo extreem zwaar gecontroleerd en gesanctioneerd wordt**: meerdere malen per jaar wordt ieder binnenvaartschip gecontroleerd door verschillende organisaties, waarbij een kleine verschrijving in het vaartijdenboek of een kleine overschrijding van de vaartijdenwet tot extreme boetes leidt. **Dat is toch in strijd met uitspraken van zowel ILT als Minister van Nieuwenhuizen dat ILT "risico gestuurd" inspecteert.** Waar leidt men dan die enorme risico's, die de binnenvaart op zou leveren, uit af? En waarom dan juist wel convenanten afsluiten met grote rederijen waarbij men veel minder tussentijds controleert? En waarom geen matiging vooraf zoals we wel kennen bij spoor en wegvervoer, waarbij rekening wordt gehouden met de grootte van het bedrijf (economisch voordeel).

Concurrentievervalsing

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

Als bijlagen zijn meegestuurd:

1. Aanbiedingsbrief Petitie "stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid"
2. Petitie "stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid"
3. Zwartboek boete en handhavingsbeleid



Debat vaststelling begrotingsstaten commissie I&W

Debat vaststelling begrotingsstaten

Het debat betrof de Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022.

Indruk van het debat, we gaan door op dezelfde weg

Het debat volgend van zo'n belangrijk onderwerp zou je denken dat men zich grote zorgen maakt over de ineenslopende infrastructuur, ook op de vaarwegen. Zeker indachtig de Europese resolutie waar mevrouw Nagtegaal (VVD) en de heer Berendsen (CDA) zo'n grote rol hebben gespeeld, wijzend op het belang van de (onbenutte haarvaten van de) vaarwegen en oproepend om achterstallig onderhoud daar weg te werken en investeringen te plegen om de gewenste modal shift een kans te geven.

Niets lijkt minder waar. De SGP was de enige partij die in haar bijdrage meteen duidelijk maakte dat zij OOK belang hecht aan de binnenvaart. Alleen (de bedreiging van) de veerponten mochten op aandacht van enkele Kamerleden rekenen, ook belangrijk natuurlijk, maar een vervoerstak "vergeten" die zo belangrijk is voor het Nederlandse goederenvervoer. Het is te treurig voor woorden.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 februari 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over: –de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 februari 2022 inzake proces en aanpak uitwerking coalitieakkoord op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 78).

Koerhuis (VVD): Rijden, rijden, rijden

Tot de opvolger van de heer Heerema (waar we zo'n positief gesprek mee hadden gehad maar die inmiddels vervangen is door de heer Koerhuis) is kennelijk nog niet doorgedrongen dat er naast spoor en wegen ook nog zoiets als binnenvaart bestaat.

De heer Koerhuis: *"Nederland moet vooruit: rijden, rijden, rijden. We moeten doorrijden en niet op de weg en op het spoor stilstaan. We moeten wegen en sporen*

bouwen om Nederland vooruit te laten gaan. Dit is ook onze inzet geweest voor het coalitieakkoord."

Dat (vracht)auto's alleen kunnen rijden als de scheepvaart ervoor zorgt dat de druk op de wegen niet nog veel groter wordt, zou toch eens erkend moeten worden nu door regelgeving er nog steeds sprake is van een omgekeerde modal shift.

Madlener (PVV): belangrijk dat Nederland de beste wegen houdt

De heer Madlener (PVV): *"De heer Koerhuis vraagt aan zijn eigen Minister hoe het kan dat dat onderhoud zo achterstallig is, terwijl de vorige Minister, ook van VVD-huize, toch duidelijk zei: er is 2 miljard per jaar nodig om dat achterstallige onderhoud in te lopen. Nu heeft de VVD zelf onderhandeld. Wat komt eruit? Iets meer dan de helft van het bedrag dat nodig is. Nu gaat de heer Koerhuis vragen hoe dat kan. Ja, dat komt doordat zijn eigen partij dat slecht onderhandeld heeft, denk ik. Dus ik vraag aan de heer Koerhuis: waarom heeft de VVD dat onderhoud zo laten slossen? Het is toch uiterst belangrijk voor de bv Nederland dat Nederland de beste wegen houdt?"*

Alkaya (SP) Westerscheldetunnel tol-vrij, betaalbaar blijven vliegen en autorijden

Kennelijk is al het oponthoud voor de binnenvaart met al die extra kosten die steeds hoger oplopen (zie de stijgende tarieven van havengelden) bij lange na niet zo erg als het feit dat er tol betaald moet worden voor de Westerscheldetunnel, volgens de SP. Als er oponthoud is voor vrachtverkeer over de weg zijn er direct compensatiemaatregelen, maar binnenvaartschepen die iedere dag met uren oponthoud, stremmingen en spertijden te maken hebben, komen voor geen enkele compensatie in aanmerking. Dan is deze weerkerende vraag van de SP over de Westerscheldetunnel wel wat wrang.

En dan vindt de heer Alkaya vooral dat vliegen betaalbaar moet blijven en autorijden ook. Een gemiste kans om het belang van (goed onderhoud voor) de binnenvaart aan de orde te stellen. Bovendien is deze bijdrage uiterst teleurstellend wetende dat de heer Alkaya van die mooie woorden sprak over het belang van de binnenvaart op de najaarsvergadering van de ASV. Maar die mooie woorden in de vergadering helpen niets als je ze niet

uit op plekken zoals dit overleg waar je het verschil kan maken.

Mevrouw Kröger (GL), oplossing CO2-uitstoot: fietsen en OV

Helaas is tot mevrouw Kröger OOK nog niet doorgedrongen wat een enorm verschil in CO2 uitstoot er is als er vervoerd wordt over het water in vergelijking met vervoer over de weg. Zij denkt zelfs niet aan de zo voor de hand liggende oplossing van de modal shift waarmee direct de CO2 uitstoot enorm zou verkleinen.

Mevrouw Kröger (GL): *"Mobiliteit maakt 20% van de Nederlandse CO2-uitstoot uit en is de sector waar terugdringen van vervuiling echt heel moeizaam gaat. De oplossing: op korte afstand zo veel mogelijk fietsen, goed en betaalbaar ov in heel Nederland, bij de aanleg van nieuwe woonwijken CO2-neutraal vervoer plannen, en het aanjagen van elektrisch rijden en rekeningrijden 20% voor mobiliteit, en dan is de luchtvaart nog niet eens meegeteld."*

Groen Links en D66 ziende blind wat betreft de binnenvaart en de circulaire economie

Het is verwonderlijk dat partijen als Groen Links en D66 zo hun mond vol hebben over een circulaire economie, maar er helemaal niet mee lijken te zitten dat een van de meest circulaire vervoersmiddelen: het binnenvaartschip, gedwongen in aantal afneemt en vervangen wordt door een veel minder circulair vervoersmiddel: de vrachtwagen.

Tenslotte wordt bij een binnenvaartschip het casco en de hulpmiddelen (inclusief motor) voortdurend aan de nieuwste eisen aangepast. We zien niet de minste waardering voor het feit dat door goed onderhoud het milieu gespaard wordt, integendeel lijkt het wel. Men denkt nog steeds dat een ouder casco DUS een "vuiler" schip zou betekenen. Dat is gewoon ONWAAR en wel heel erg kortzichtig.

Mevrouw Kroger: *We zitten vol in een transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie, maar waar zijn op het vlak van de circulaire economie de concrete, afrekenbare doelen? Houdt het kabinet vast aan het doel van 50% minder grondstofgebruik in 2030?*

Van Ginneken (D66) meest duurzame vervoer: fietsen en de trein

D66 focust zich (en zij zijn niet de enige) op het personenvervoer, daar waar het vrachtverkeer een grote rol speelt in het klimaat.

Positief is haar vraag aan de Minister: Van Ginneken (D66): *“Is de Minister bereid dit uitgangspunt ook vast te leggen voor de besluitvorming via het mobiliteitsbeeld en de toepassing van maatschappelijke kosten-batenanalyses? D66 is blij met de ambitie in het coalitieakkoord en we investeren fors in verbetering van duurzame mobiliteit.”*

Tot zover het positieve nieuws, want onder duurzame mobiliteit blijkt de binnenvaart niet bekend te zijn. Want zij vervolgt:

“Hoe verzekert de Staatssecretaris dat fietsen en openbaar vervoer, de meest duurzame vormen van vervoer, het uitgangspunt zijn in de verdeelsleutel van de bestedingen (7,5 miljard voor de ontsluiting van de nieuwbouw)? Hoe zit het met de investeringen in het onderhoud van onze wegen en sporen?”

De heer Stoffer (SGP): MEER binnenvaart!

En dan eindelijk: de binnenvaart! Niet als enig of als belangrijkste onderwerp door de SGP genoemd maar wel genoemd als “van belang” zijnde.

Stoffer: *Met overstromingen in Limburg, pfas en honderden verkeersdoden zou ik zeggen: genoeg werk aan de winkel voor een gezonde en veilige leefomgeving en ook een heel goede bereikbaarheid. Ik hoop dat we samen stappen kunnen zetten voor een betere bereikbaarheid van het landelijk gebied, meer binnenvaart, veiliger wegen, een betere watertoets, minder vliegbewegingen en samenwerking met boeren voor een goede waterkwaliteit.*

De heer Stoffer (SGP): Storingen Hoofdvaarwegennet verviervoudigd

Het extra budget voor de instandhouding van onze infrastructuur is hard nodig, want het aantal stremmingen door storingen in het hoofdvaarwegennet is de afgelopen vijf jaar verviervoudigd. Onderhoud bij de sluis Weurt ligt stil, omdat er veel meer verrot is dan gedacht is en omdat het budget voor renovatie deels ontbreekt.

Helaas blijft het hierbij, er wordt verder niet op ingegaan. Noch door de Minister of de staatssecretaris, noch door enig Kamerlid.

De heer Van der Molen (CDA): 1,5 miljard voor beheer onderhoud en renova-

tie

Van der Molen refereert aan het feit dat er structureel 1,5 miljard wordt uitgetrokken voor het Mobiliteits- en Deltafonds voor beheer, onderhoud en renovatie van onze wegen, sporen, bruggen, viaducten en vaarwegen, inclusief het inlopen van achterstanden. Die 1,5 miljard is al te weinig (zoals de heer Madlener (PVV) opmerkte), maar de ASV is natuurlijk ook benieuwd naar de verdeelsleutel daarvan, waar de binnenvaart er vaak bekaaid afkomt. Ook dit debat stelt ons niet bepaald gerust, al geeft de heer van de Molen wel aan dat ook binnenvaart van belang is in het geheel.

Van der Molen (CDA): *“Tijdig onderhoud en tijdige vervangingen zijn van groot belang voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en de economie, want als we te laat ingrijpen komen we straks letterlijk tot stilstand. Het sluiten van een cruciale verbinding als de Merwedebrug kost de transportsector alleen al vele miljoenen euro's per dag.”*

De ASV vraagt zich af wie en wat er bedoeld wordt met “de transportsector” en wij denken uit ervaring te weten dat daar de vrachtwagensector mee bedoeld wordt (zie de Merwedebrug, waarbij de vrachtwagensector ruimschoots gecompenseerd werd voor de overlast). Bij compensaties voor geleden schade wordt de binnenvaart echter systematisch vergeten. Het moet toch niet zo zijn dat hoe groter de lobby is hoe meer er geregeld kan worden? Weet men niet hoeveel uren oponthoud de binnenvaart dagelijks ondergaat door al die niet of slecht werkende kunstwerken, stremmingen en ingevoerde spertijden? Dus wij vragen ons met de heer van der Molen af:

Welke specifieke infraprojecten moeten prioriteit krijgen in het onderhoud, zodat overlast zo veel mogelijk wordt voorkomen? Welke specifieke infraprojecten moeten prioriteit krijgen om instortingsgevaar ruim op tijd te voorkomen? Welke projecten moeten prioriteit krijgen om grote economische schade te voorkomen?

Opvallend is dat uitgangspunt blijkt te zijn dat er zo min mogelijk oponthoud voor het wegverkeer mag zijn en daar moet de binnenvaart zich dan maar naar voegen. Dat resulteert in talloze spertijden en stremmingen, ten bate van verkeer over de weg waarbij het spoor natuurlijk sowieso al voorrang heeft. Recentelijk hebben wij dat weer mogen constateren bij de “definitieve” voorstellen voor de werkwijze door de verkeersdeskundige rond de bouw van de noodbrug bij Wormerveer op de Zaan, waarbij bleek dat het uitgangspunt voor

de verkeersdeskundige inderdaad dusdanig was dat het “definitieve” plan was om de scheepvaart minimaal 6 uur per dag overdag te stremmen. Rekening houdend met de vaartijdenwet kost dat de binnenvaartondernemingen enorm veel geld, maar bovendien is de verlader gedupeerd en zal wellicht op zoek gaan naar een ander vervoermiddel: de vrachtwagen. Als het bedienregime voor de tijdelijke beweegbare autobrug in Zaanstad wordt ingevoerd, handelen de gemeente en provincie Noord-Holland in strijd met de Europese regelgeving. De Zaan is aangemerkt als een belangrijke Europese vaarweg in het Europese Transport Corridors Netwerk. Vaarwegbeheerders zijn verplicht deze vaarweg zoveel als mogelijk open te houden en een ‘good navigation status’ aan te bieden.” <https://binnenvaartkrant.nl/bedienregiem-tijdelijke-brug-zaanstad-is-strijdig-met-europese-richtlijn>

Daar ziet mevrouw Ginneken (D66) een kans. Maar niet voor de binnenvaart.

Zij wil samen met het CDA optrekken *Want als we toch het uitgestelde onderhoud aan het doen zijn op al die N-wegen, kunnen we dan niet ook meteen samen kijken naar het investeren in snelle fietspaden langs die wegen, om ook het fietsvervoer een mooie, ruime kans te geven?*

Minister Harbers (VVD): grote liefde voor alles wat beweegt, vaart, rijdt en vliegt. (alles??)

Hoewel Minister Harbers tijdens zijn toespraak voor de VN over de binnenvaart het louter over pasjes voor elektrische auto's had, beweert hij in dit debat dat hij ook een liefde zou hebben voor “alles wat vaart”.

Minister Harbers: *“...ik heb een hele grote liefde voor alles wat beweegt, vaart, rijdt en vliegt. Het is voor mij dus een hele grote eer om als Minister de komende jaren te zorgen dat het verkeer in Nederland goed in beweging blijft, dat de bereikbaarheid goed is en dat iedereen in Nederland altijd veilig en comfortabel van A naar B kan komen, droge voeten houdt en altijd voldoende water heeft. Of je nou midden in Drenthe, Zeeland of Limburg, in het hartje van Amsterdam of Eindhoven, aan een van onze mooie rivieren of op de drogere gronden in Twente woont. En dat alles moet ook steeds schoner, steeds duurzamer en rekening houdend met de omgeving. Dat is eigenlijk de klus waaraan ik begonnen ben. Het is eervol werk, dat ik met trots zal doen.”*

Vervolgens bij de beantwoording van de vragen kwam ook bij de Minister de binnenvaart en het wegwerken van achter-

stallig onderhoud of het terugdringen van de drempels voor de binnenvaart helemaal niet meer aan de orde. Zoals bijvoorbeeld over de instandhouding van de infrastructuur.

Minister Harbers: Geen extra geld voor de waterwegen

Minister Harbers: *"Ik ben bij de instandhouding. Wij zijn vanzelfsprekend zuinig op wat we hebben. Vaak is gevraagd wat we gaan doen met de 1,25 miljard aan extra middelen voor instandhouding van zowel het wegennet als het spoornet"*

En geen enkel Kamerlid die daarop reageert!

Staatssecretaris Heijnen:

De Staatssecretaris spreekt mooie woorden:

Staatssecretaris Heijnen: *"Miljoenen mensen maken dagelijks gebruik van ons openbaar vervoer. Iedereen heeft baat bij schone lucht, bodem en vervoer. Iedereen kan zelf een bijdrage leveren aan een meer circulaire economie met minder afval en iedereen wil ook dat de komende generaties in voldoende welvaart en welzijn kunnen leven. Die betrokkenheid is belangrijk bij de opgave waar we voor staan: een klimaatneutraal Nederland met een aantrekkelijk en betrouwbaar ov voor iedereen, emissieloos vervoer en een economie met zo min mogelijk afval, een circulaire economie dus. En een gezonder en leefbaarder Nederland met gezondheid weer in het hart van het milieubeleid, waarbij steeds voor ogen wordt gehouden wat dit voor de mensen betekent."*

Helaas gaat de staatssecretaris niet over binnenvaart.

Staatssecretaris Heijnen: *"Ik zal nu overgaan tot beantwoording van de vragen. Daarbij heb ik een aantal blokjes voorbereid. Het eerste blokje is openbaar vervoer, spoor en duurzaam vervoer. Daarna komt het blokje circulaire economie. Daarna het blokje leefomgeving-VTH."*

Omdat de staatssecretaris niet over binnenvaart gaat, komt ook bij "duurzaam vervoer" de binnenvaart niet aan de orde.

En er was nog wel zo'n mooie kans om duidelijk te maken hoe belangrijk de binnenvaart kan zijn voor het terugdringen van de CO₂ uitstoot, gezien het feit dat de binnenvaart per vervoerde ton/kilometer zeker 6x zo weinig uitstoot heeft als vrachtvervoer over de weg. Tenslotte had mevrouw Kroger daarover een vraag gesteld "wat het kabinet concreet gaat doen

om de CO₂ -uitstoot terug te dringen".

Over de circulaire economie wordt de kans gemist om de vraag te stellen die de Oostenrijkse gedelegeerde bij het CCR/CESNI overleg stelde:

Nieuwbouw versus ombouw:

"In tegenstelling tot zeeschepen waarbij de mogelijkheden om te besparen en te moderniseren hebben bijgedragen tot een aanzienlijk grotere afmetingen van de schepen, zijn de mogelijkheden om de schepen groter te maken en om daardoor schaafeffecten te bereiken gezien de omstandigheden in de binnenvaart gelimiteerd door natuurlijke grenzen. Gezien dit feit kan de vraag opgeworpen worden of de nieuwbouw van schepen, met de enorme hoeveelheid energie die daarvoor nodig is en de CO₂-uitstoot die daardoor veroorzaakt wordt, echt wel de voorkeur moet hebben. Het zou daarom goed zijn om eens te onderzoeken hoe ombouw en aanpassingen in vergelijking met nieuwbouw vanuit milieuoverwegingen zich tot

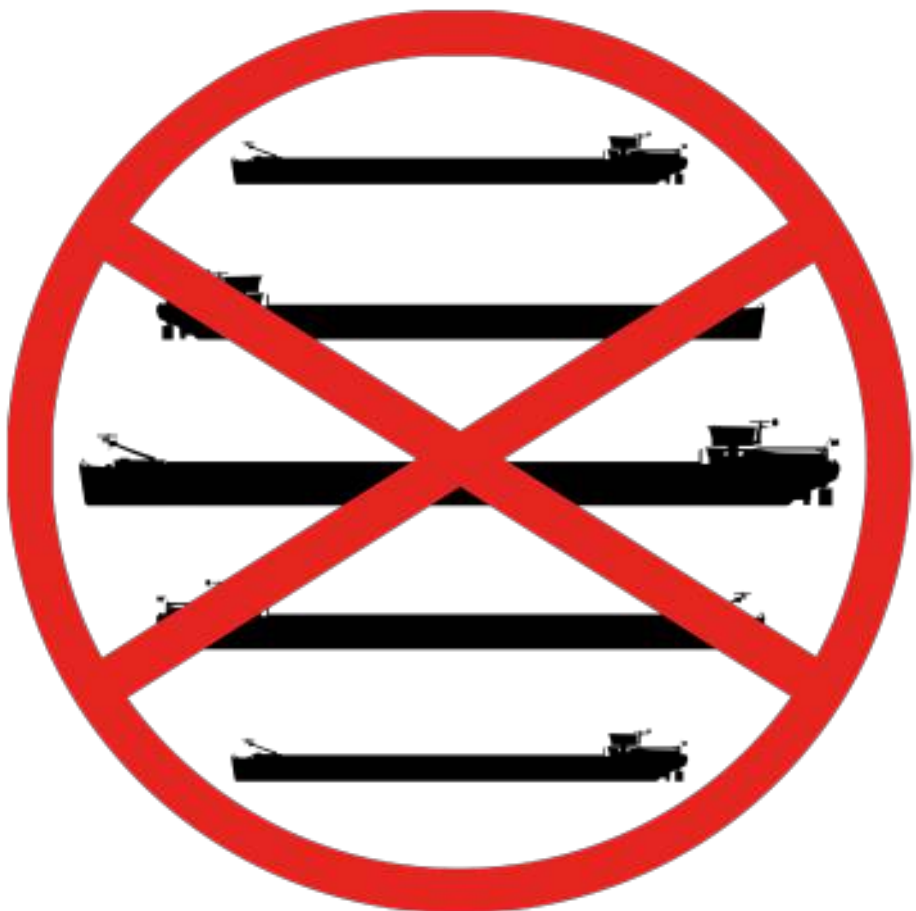
elkaar verhouden (dus denkend aan de totale energie- en milieubalans (footprint) van bouw en exploitatie)."

De ASV heeft deze vraag meerdere malen neergelegd bij het Ministerie I&W (o.a. bij de Nederlandse Rijnvaartcommissarissen), maar daar is geen antwoord op gekomen in die zin dat men ons niet wil mededelen hoe het Ministerie tegenover deze opmerking staat.

Voor de geïnteresseerde lezer:

Als u de moed heeft om precies te lezen wat de inbreng van de diverse Kamerleden, de Minister en de Staatssecretaris was: zie de volgende site voor het hele verslag

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2022Z02648&did=2022D06900>



Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Op 28 maart heeft de ASV een schrijven gestuurd aan de Kamerleden ter voorbereiding van het overleg **Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 11 april**.

Betrokken bewindspersonen zijn:

M.G.J. Harbers
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
V.L.W.A. Heijnen
staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Tijdens het Nota overleg komt o.a. aan de orde De **Instandhouding van de Rijksinfrastructuur**.

Ter voorbereiding hierop heeft de ASV een aantal aandachtspunten gestuurd om de noodzakelijke achtergrondinformatie te verstrekken.

De ASV heeft in de brief geschreven dat zij dit overleg in het licht willen zien van de Resolutie van het Europees Parlement van 14 september 2021 naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa. Zo schrijft de ASV:

Het Europees Parlement,

1. verzoekt de Commissie het voortouw te nemen op het gebied van groen, efficiënt en digitaal leiderschap

- en voort te bouwen op bestaande programma's zoals Naiades,
- die alle belanghebbenden in de binnenvaart en andere vervoerswijzen, met name het spoor, moeten ondersteunen en stimuleren
- om samen te werken aan een duurzame en sociale toekomst
- en tegelijkertijd het ondernemerschap,
- de bescherming van werknemers
- en het concurrentievermogen van de hele sector te ondersteunen;
- benadrukt dat de binnenvaart bij uitstek geschikt is om goederen te vervoeren die afkomstig zijn van de nieuwe markten van de circulaire economie
- en dat coördinatie van het vervoers-, milieu- en industriebeleid essentieel is om deze kansen te grijpen;
- Het Europees Parlement,

5. benadrukt dat het van cruciaal belang is

- meer en regelmatig te investeren in de uitbreiding, modernisering en verbetering van de fysieke en digitale waterweginfrastructuur,
- zoals sluizen, bruggen en interoperabele grensoverschrijdende digitale technologieën
- om het concurrentievermogen te vergroten,
- de achteruitgang ervan te voorkomen,
- de prestaties, betrouwbaarheid en voorspelbaarheid ervan over de grenzen heen op de lange termijn te verbeteren,
- hoogwaardige bevaarbaarheid mogelijk te maken en een verschuiving naar andere vervoerswijzen te vergemakkelijken.

Het Europees Parlement,

9. onderstreept het aanzienlijke potentieel van het

- opknappen van verbindingswaterwegen en -kanalen, met name
- in regio's die decennialang hebben geleden onder ontoereikende investeringen in de infrastructuur van de binnenwateren;

Maar de verdeelsleutel voor de financiering van infrastructuur in Nederland is:

0	54 %	naar het wegvervoer
0	38 %	naar het spoor
0	7 %	naar het water.

terwijl 35 % van het vervoer over water gaat.

Het Europees Parlement,

11. merkt op dat het vervoer over water

- een efficiënt, betrouwbaar, veilig en klimaatbestendig infrastructuurnetwerk nodig heeft
- om het probleem van overstromingen en lage waterstanden,
- dat alleen maar zal verergeren als gevolg van de klimaatverandering.
- betreurt het feit dat onvoldoende rekening is gehouden met
- de problemen van de binnenvaart
- als gevolg van overstromingen en lage waterstanden
- en merkt op dat het van cruciaal belang is om de bevaarbaarheid te garanderen;

Europa wil een klimaatbestendig infrastructuurnetwerk, maar hoe is het in Nederland?

- Bevaarbaarheid van de vaarwegen:
0 Nederland gefixeerd op (te) hoog water,

- 0 bevaarbaarheid van de vaarwegen bedreigd door te vaak te laag water.
- 0 Conclusie: langjarig beleid nodig om vaarwegen bevaarbaar te houden.

Het Europees parlement hecht ook aan het (voort)bestaan van kleinere vaarwegen en dus ook van kleinere schepen.

Het Europees Parlement,

8. is van mening dat het onbenutten potentieel van de kleinere waterwegen moet worden erkend om de rechtstreekse concurrentie met het wegvervoer te versterken

door te zorgen voor een gedetailleerd, uitgebreid en complex netwerk dat wordt onderhouden en bevaarbaar is;

verzoekt de Commissie niet alleen de grote waterwegen in aanmerking te nemen, maar ook de kleine waterwegen in de digitale transitie op te nemen;



bij kleinere vaarwegen horen ook kleinere schepen. Zie de bijlage over de ontwikkeling waarbij u kunt constateren dat de kleinere schepen snel aan het verdwijnen zijn; zij worden vervangen door vrachtwagens.

Europa wil kleine vaarwegen benutten:

De ASV heeft samen met evofenedex (verladers) en PTC (samenwerkingsverband) in 2019 een brandbrief aan Minister van Nieuwenhuizen geschreven vanwege het verdwijnen van de diversiteit van de binnenvaartvloot (zie bijlage). We hebben een diverse vloot nodig met grote EN kleine schepen:

- 0 Willen we haarvaten van de vaarwegen blijven benutten
- 0 Willen we bij laag water kunnen blijven vervoeren over water

Dan blijven kleinere schepen noodzakelijk. Maar die aantallen nemen hard af door CCR/CESNI regelgeving

- 0 Een goedwerkende hardheidsclausule (m.b.t. de CCR regelgeving

overgangsbepalingen) lijkt de enige uitweg.

zie het recente KiM-onderzoek: "het kleine drogeladingschip op de radar"

Europa wil betere voorzieningen

Resolutie van het Europees Parlement van 14 september 2021 naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa:

Het Europees parlement

2. verzoekt de Commissie en de lidstaten

- beter rekening te houden met het feit dat in de binnenvaart veel gezinnen werkzaam zijn met kinderen aan boord
- en te investeren in passende en reguliere voorzieningen langs de waterwegen om onderweg fatsoenlijke leefomstandigheden mogelijk te maken;

Maar hoe zit dat in Nederland?

- Europa gaat uit van belang van gezinsbedrijven,
- Nederlands Ministerie I&W wil af van papa-mama bedrijfjes.

Wat is o.a. nodig voor gezinsbedrijven?

- Ligplaatsen: een goed ligplaatsbeleid inclusief voorzieningen ontwikkelen
 - 0 samen met de overheden en de sector voor zowel
 - 0 overnachters als
 - 0 schepen die langer (moeten) blijven liggen.



Wat is o.a. nodig?

- Ligplaatsen: een goed ligplaatsbeleid inclusief voorzieningen ontwikkelen
 - 0 Met aflooptmogelijkheid
 - 0 Auto afzetplaatsen
 - 0 Drinkwater/ stroomkasten/ afvalafzet mogelijkheden



Dus niet zo!

Europa wil Stimulering binnenvaart, dan zouden obstakels voor de binnenvaart weggenomen moeten worden:

- 0 gevolgen van bedienen op afstand zou geëvalueerd dienen te worden, (zie de bijlage)
- 0 Conclusies zouden tot aanpassing beleid bedienen op afstand moeten leiden
- 0 spitssluitingen/spertijden zouden afgeschaft dienen te worden



Weggevaaren fiets-voetgangersbrug in Groningen door fout in de bediening. Bedienen op afstand heeft al tot veel ongevallen en oponthoud geleid voor de binnenvaart.

Modal shift in Nederland?

Daarvoor is minimaal een level playing field nodig, ook wat betreft het enorme verschil in (hoeveelheid) handhaving en (hoge bestuurlijke) boetes tussen de verschillende modaliteiten.

Voorstel ASV m.b.t. handhaving:

- 0 Het aantal handhavende instanties terugbrengen
- 0 Opsporingsdruk moet vergelijkbaar worden met de concurrenten
- 0 En matiging vooraf moet vergelijkbaar zijn met concurrenten

Wat achtergrondinformatie betreft heeft de ASV de volgende bijlagen meegestuurd naar de Kamerleden:

Bijlagen:

1. De Vaarweg als Uitweg
2. Voortgang Programma Beter bediend
3. Brandbrief omgekeerde modal shift
4. Brief Minister reactie op brandbrief
5. Brief begrotingsvoorstellen binnenvaart
6. Begrotingsvoorstellen
7. Infrastructuur: stremmingen en storingen binnenvaart

8. Modal shift als oplossing CO2-reductie
9. Onderbouwing vraag evaluatie bedrijven op afstand
10. Ontwikkeling Nederlandse Binnenvaartvloot
11. Steun voor wegvervoer, niets voor de binnenvaart

AFSLUITEND

U zult wellicht prioriteiten vragen. Wij proberen dat aan te brengen, maar eigenlijk is dat bijna niet meer te doen omdat zoveel zaken al zo lang aan de orde zijn en o.i. niet (voldoende) opgelost worden.

Daarbij zijn de ontwikkelingen niet bepaald positief te noemen en lijkt de modal shift waarbij vervoer over water ladingstromen van het wegvervoer over zou moeten nemen, verder weg dan ooit. Ook het begrotingsdebat infrastructuur geeft ons geen hoop op het echt inzetten op de binnenvaart.

In het kort komt het erop neer dat het de binnenvaart in veel opzichten steeds moeilijker gemaakt wordt om te blijven bestaan, maar ook om vertrouwen te hebben/houden/krijgen in een toekomst. En dat is een heel gevaarlijke ontwikkeling.

De schipper "moet" van alles, maar krijgt in veel opzichten geen beloning voor datgene wat de schipper doet. Niet alleen financieel, maar ook qua omstandigheden waaronder het beroep uitgeoefend moet worden, is dit aan de orde. Het is schrijnend dat er nauwelijks nog opvolging is van kinderen in deze branche, en dat zegt eigenlijk al genoeg, wetende dat dit een branche is waar mensen in werkzaam zijn met hart voor dit bestaan.

Er komen (dat zal u niet ontgaan, neem bijvoorbeeld de gewenste Green Deal) steeds meer zaken op het bordje van de schipper, waarbij de omstandigheden niet beïnvloedbaar zijn door deze ondernemers. De gevolgen zien wij vertaald in een grote lijst met aandachtspunten. Onze eerste prioriteit is "overleven", wat niet meevalt op dit moment.

De ASV is zich bewust van het feit dat uw inbreng beperkt moet zijn. Wij hebben daarom de meest heikele punten genoemd.

Mocht u ergens nader informatie over willen ontvangen, dan horen wij dat graag. Ook gaan we graag met u in gesprek om zaken toe te lichten.

Wij wensen u in ieder geval een vruchtbaar overleg toe.



Pontje Nieuwer ter Aa opgedoekt

Kamerlid De Hoop (PvdA) heeft vragen gesteld aan Minister Mark Harbers over het bericht 'Woede en verbijstering, Rijkswaterstaat wil na 130 jaar pontje Nieuwer ter Aa opdoeken: Onacceptabel'.

Hierbij vindt u de beantwoording van een aantal vragen.

Waarom wordt de veerpont bij Nieuwer ter Aa uit de vaart genomen, terwijl deze veel wordt gebruikt door onder meer scholieren?

Antwoord:

Het voornemen komt voort uit de nautische onveiligheid van de veerpont. Rijkswaterstaat heeft als vaarwegbeheerder gevraagd aan MARIN om onderzoek te doen de nautische veiligheid van de veerpont. Het rapport van MARIN beschrijft de nautische risico's, namelijk:

- * Groot aanvaarrisico door steeds meer grote schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal. In 2010 is het pontje bovendien al een keer aangevaren met een dodelijk slachtoffer als gevolg.
- * Deze grotere schepen veroorzaken daarnaast meer waterbeweging, waardoor de veerpont dusdanig beweegt dat letsel kan ontstaan bij vallende passagiers tijdens de overtocht en bij het overstappen van de wal naar de pont (en v.v.).
- * Deze risico's nemen alleen maar toe vanwege de schaalvergroting in de binnenvaart en het feit dat er sinds februari 2020 grotere schepen door het Amsterdam-Rijnkanaal varen naar aanleiding van de opening van de 3e sluiskolk Prinses Beatrixsluizen.

Daarom hebben we het voornemen om de veerpont De Aa uit de vaart te nemen, maar we zijn nog in overleg met de gemeente. Het is dus nog geen definitief besluit. Bij de definitieve besluitvorming zal

ook rekening worden gehouden met het belang van het gemeentebestuur en de inwoners van Stichtse Vecht.

Ook Kamerlid van der Molen (CDA) heeft vragen gesteld hierover, zoals:

Waarom heeft er geen participatietraject plaatsgevonden met de inwoners van Stichtse Vecht bij het eerder genomen besluit van Rijkswaterstaat Midden-Nederland om toe te staan dat er groter en meer vrachtverkeer gebruik kan gaan maken van het Amsterdam-Rijnkanaal?

Antwoord:

Dat heeft destijds via de reguliere procedure van inspraak plaatsgevonden. Bij de verbreding van het Lekkanaal en de aanleg van de derde kolk Prinses Beatrixsluis zijn alle wettelijk procedures gevolgd inclusief de mogelijkheid om in te spreken.

Bedienregiem noodbrug Wormerveer

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Gevolgen binnenvaart en natuur 'bedienregime' noodbrug Wormerveer

Inleiding

De fractie van de SP in de provincie Noord-Holland heeft signalen ontvangen van schippers in de binnenvaart, waarin zij aangeven zich grote zorgen te maken over de mogelijke gevolgen van het instellen van het 'bedienregime' van de tijdelijke (nood)brug over de Zaan in Wormerveer, gemeente Zaanstad.

Ook het Noordhollands Dagblad berichtte onlangs over 'woedende binnenschippers' die dreigen drie bruggen in de Zaan te blokkeren als de gemeente Zaanstad het plan doorzet om de noodbrug in Wormerveer tijdens de spitsuren gesloten te houden.

Hoewel het hier gaat om een besluit van de gemeente Zaanstad kan dit grote gevolgen hebben voor de binnenvaart in onze hele provincie.

1. Bent u op de hoogte van het plan en het besluit van de gemeente Zaanstad om de tijdelijke brug over de Zaan bij Wormerveer tijdens de spitsuren voor de scheepvaart gesloten te houden?

Zo ja: in welke fase van het besluitvormingstraject bent u op de hoogte gesteld en welke standpunten heeft u hierin ingenomen?

Zo nee: waarom niet?

2. De gemeente Zaanstad heeft voor de betreffende tijdelijke brug een 'bedienregime' opgesteld. Is de provincie betrokken bij het opstellen van dit 'bedienregime'?

Zo ja: hoe is dit verlopen?

Zo nee: waarom niet?

3. Welke andere partijen – 'externen' – zijn betrokken geweest bij het opstellen van het 'bedienregime' voor de tijdelijke brug in Wormerveer?

4. Bent u het met ons eens dat maatregelen die gemeenten treffen, zoals het instellen van een 'bedienregime' voor een brug over een waterweg als de Zaan, de Noord-Hollandse binnenvaart kunnen treffen?

Zo ja: maakt dat de provincie ook niet (mede-)verantwoordelijk voor de gevolgen voor de binnenvaartschippers?

Zo nee: waarom niet – graag een toelichting.

5. Het bedienregime van de tijdelijke brug bij Wormerveer kan een enorme schadepost opleveren voor de binnenvaartschippers. Het lijkt erop dat de gemeente Zaanstad deze conclusie niet deelt.

Bent u het met deze conclusie eens?

6. De signalen die wij van de binnenschippers ontvangen, maar ook bestudering van het bedienregime, leren ons dat het wegverkeer in de afwegingen voorrang heeft gekregen op het vaarverkeer.

Wat is uw mening hierover en waarom is hiervoor gekozen?

7. De gemeente Zaanstad geeft aan dat de brug in de spitsuren voor het autoverkeer open moet zijn om te voorkomen dat de automobilist gaat omrijden naar en via de Prins Clausbrug. Dit 'omrijden' zou ernstige gevolgen hebben voor de neerslag van stikstof in Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld.

Vragen

Bent u op de hoogte van dit veronderstelde gevolg van een ernstige verkeersstoename op en bij de Prins Clausbrug? In hoeverre is de provincie betrokken (geweest) bij het voorkomen van dit probleem?

8. Er wordt verondersteld, dat door de vele momenten van stremming van de Zaan voor de binnenvaart bedrijven andere manieren gaan zoeken om vracht te vervoeren – dit om ernstige vertraging in het vervoer te voorkomen. Eén “oplossing” zou zijn het overhe-

velen van de lading naar vrachtwagens.

Bent u bekend met deze veronderstelling? Hoe past dit veronderstelde gevolg in de ambities die de provincie Noord-Holland heeft met betrekking tot het bevorderen van de binnenvaart als vervoersmodaliteit?

9. In hoeverre is GS bereid om met de gemeente Zaanstad om tafel te gaan om de spitsluitingen voor de binnenvaart te bespreken, wetende dat er zoveel schade zal optreden voor de binnenvaart maar ook voor de bedrij-

ven die de binnenvaart nodig hebben om hun goederen te verplaatsen?

Graag een toelichting op uw antwoord.

10. Is de provincie, is GS, bereid om met de gemeente Zaanstad en de betrokken schippersverenigingen en het bedrijfsleven in de regio om tafel te gaan om een oplossing te vinden voor de situatie waarvan men vreest dat deze zal ontstaan na de invoering van het bedienregime voor de tijdelijke brug over de Zaan bij Wormerveer?

Graag een toelichting op uw antwoord.

Videotoespraak Minister Harbers

Nieuwe Minister voor de binnenvaart, binnenvaart?

De nieuwe Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Mark Harbers, gaat ook over de binnenvaart.

Binnenvaart??? Gezien zijn videotoespraak tijdens de 84e zitting van het VN-Comité voor Binnenvaart op 22 februari 2022 is er nog heel wat werk te verzetten om de binnenvaart in het hart en hoofd van de heer Harbers een plek te geven. Waar Europa volop zegt in te willen zetten op een modal shift, komt het belang van de binnenvaart en de ontwikkelingen om die te stimuleren niet of nauwelijks aan bod bij de toespraak van deze Minister.

Dat is dieptreurig: Want je zult toch maar een toespraak mogen houden voor het VN-comité over de binnenvaart en het dan voor elkaar krijgen om de binnenvaart nauwelijks te noemen.

Videotoespraak van Mark Harbers

Minister van Infrastructuur en Waterstaat, tijdens de 84e zitting van het VN-Comité voor Binnenvaart, 22 februari 2022

“Ik kan met trots zeggen dat mijn land, Nederland, het hoogste aantal openbare laadstations per hoofd van de bevolking ter wereld heeft. (...) Maar deze transitie is zinloos als ze niet over de grenzen gaat.” Dat zegt Minister Harbers dinsdag 22 februari 2022 in een videoboodschap bij de 84e sessie van de VN Inland Transport Committee.

Hoogachtend, collega's, dames en heren,

Het is een eer voor mij om u allen voor het eerst te spreken, in mijn nieuwe rol als Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Allereerst wil ik u feliciteren met 75 jaar

Commissie Binnenvaart!

Het werk van dit belangrijke comité heeft de wereld veiliger gemaakt. En maakte het duurzamer en meer verbonden dan ooit. Maar ook na 75 jaar goed werk is er nog genoeg te doen.

Duurzaam vervoer is vandaag het onderwerp van deze paneldiscussie. En met een goede reden. Nu wil ik de paar minuten die ik heb niet besteden aan het onderstrepen van de urgentie van de noodzaak om te handelen. Ik hoop en geloof dat ieder van ons zich daar ten volle van bewust is.

In plaats daarvan wil ik de aandacht vestigen op de manieren waarop mijn land, Nederland, denkt dat de ITC een verschil kan maken en de transitie vooruit kan helpen. Transport is een essentiële factor in ons dagelijks leven. Existentieel voor onze economieën. Voor zowel ontwikkelde als ontwikkelingslanden. Vanuit Nederlands oogpunt speelt de ITC een sleutelrol. Allereerst door duurzame mobiliteit veilig en betrouwbaar te maken. Voor consumenten en bedrijven moeten emissievrije voertuigen even betrouwbaar zijn als hun huidige voertuigen. Alles staat of valt met verkeersveiligheid. Wij, hier bij de ITC, kunnen de nodige voorwaarden scheppen en de industrie in goede banen leiden.

Ten tweede moeten wij als landen een rol spelen om ervoor te zorgen dat de overgang gemakkelijk verloopt. Een elektrisch voertuig opladen of een waterstof tank vullen moet eenvoudig zijn. Het moet makkelijk zijn om een laadstation te vinden en makkelijk te betalen. Ik kan met trots zeggen dat mijn land, Nederland, het hoogste aantal openbare laadstations per hoofd van de bevolking ter wereld heeft. En we hebben een ambitieus beleid dat het gebruik van elektrische voertuigen, bestelwagens en vrachtwagens bevordert. Maar deze transitie is zinloos als ze zich niet

over de grenzen uitstrekt. Naar mijn mening zou één kaart – idealiter je bankpas – toegang moeten geven tot elk laadstation ter wereld. We hebben wereldwijde open standaarden nodig.

Ik hoop dat de ITC klaar is om deze zaak op te pakken.

Last but not least moeten wij hier bij de ITC ervoor zorgen dat de overgang rechtvaardig is.

We kunnen het ons simpelweg niet veroorloven om onze oude diesel- en benzinevoertuigen nog legaal te laten exporteren als ze niet aan onze veiligheids- en emissienormen voldoen.

Momenteel komen ze terecht in ontwikkelingslanden, waar ze daar in plaats daarvan luchtvervuiling veroorzaken.

Ik roep u allen op om samen te werken om exportnormen op te stellen en een einde te maken aan deze niet-duurzame praktijk.

Dames en heren,

2022 – het jaar waarin de ITC zijn 75ste verjaardag viert – is ook het jaar waarin de Algemene Veiligheidsverordening van kracht wordt.

Het begin van een nieuw tijdperk! Geautomatiseerd rijden is niet langer een visie op de toekomst, maar de realiteit van vandaag.

En ook dat brengt grote kansen voor verduurzaming met zich mee. Autonome voertuigen kunnen efficiënter zijn in hun brandstofverbruik.

Laten we een omgeving creëren die openstaat voor die innovatieve inspanningen. Dank u.

Valt de binnenvaart stil?

Op 7 april 2022 bereikten ons berichten dat allerlei bunkerstations nauwelijks nog voorraad gasolie hadden. Een aantal bunkerstations gaf aan krap te zitten en ook niet te weten of er de week erop nog voorraad zou zijn.

Niemand bleek hiervan op de hoogte dus heeft de ASV de politiek, woordvoerder van de Minister, het Ministerie en de pers op de hoogte gesteld. We weten nu eenmaal dat er pas wat gebeurt als je er ruchtbaarheid aan geeft.

De vraag was waarom die krapte er was. Er werd nog gewoon olie van Rusland ingekocht, maar verhalen deden de ronde dat de banken geen garanties voor Russische olie meer af wilden geven. Maar waarom was er dan ook een tekort van GTL (gas to liquid)? Dat is toch niet van olie gemaakt?

We begrepen dat het uitleveren van de brandstof een chaos zou zijn en dat ook zeeschepen problemen zouden hebben en tegelijkertijd deden verhalen de ronde dat er nog genoeg voorraad zou zijn, maar dat het gewoon niet uitgeleverd wordt. Had dat met speculeren te maken? Ook in België leken dit soort problemen te ont-

staan, maar in Frankrijk dan weer niet.

Dezelfde dag hadden we contact met de PVV die hierover onderstaande vragen stelde:

2022Z06989 (ingezonden 8 april 2022)

Vragen van de leden Madlener en Kops (beiden PVV) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Klimaat en Energie over de dieselveorraad in Nederland:

1. Heeft u kennisgenomen van het artikel 'Dieseltekort dreigt bij eventuele Europese boycot van Russische olie'? 1)
2. Is er in Nederland nog voldoende brandstof (diesel, benzine, lpg en gtl) voorradig? Worden deze voorraden voldoende aangevuld? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
3. Hoelang kan Nederland vooruit met de huidige (strategische) brandstofvoorraden (diesel, benzine, lpg en gtl)? Kunt u garanderen dat de brandstofvoorraad in Nederland op peil blijft?
4. Loopt Nederland een risico op een tekort aan brandstoffen met de huidige strategische brandstofvoorraden? Zo

ja, wat zijn de risico's? Kunt u in kaart brengen welke sectoren hier direct of indirect door worden getroffen en met welke gevolgen?

5. Wat gaat u doen in het geval van niet-toereikende brandstofvoorraden? Heeft u een plan van aanpak voorhanden? En wat zijn de gevolgen hiervan voor de brandstofprijzen?
6. Zijn bunkerstations voor de scheepvaart nog voldoende bevoorrad met of dreigen er mogelijk tekorten voor deze sector te ontstaan, bijvoorbeeld doordat zij geen gasolie meer kunnen importeren uit Rusland? Zo ja, wat gaat u daaraan doen?
7. Deelt u de mening dat tekorten aan brandstof zullen leiden tot catastrofale gevolgen voor de economie en kunt u garanderen dat Nederland alles op alles gaat zetten om brandstoftekorten te voorkomen?
8. Kunt u een volledig overzicht verstrekken van alle brandstoffen die Nederland importeert inclusief aantallen en herkomst?

1) RTL Nieuws, 23 maart 2022 (<https://www.rtlnieuws.nl/economie/life/artikel/5297031/diesel-tekort-prijs-rusland-oekraïne>)



Lezers aan het woord

Spiegeltje aan de wand

Open brief aan hoofdredacteur Schut-
tevaer

Spiegeltje aan de wand, wat is er in de
binnenvaart aan de hand?

Beste René !

Met veel interesse heb ik je Intergo-uitzen-
ding van 11 maart bekeken en je artikel
aangaande de resultaten van de 'onder-
zoeksrapporten' gelezen, welke volgens
jou een aardige duit hebben gekost. Dure
rapporten gebaseerd op te weinig data
(zie hoofdstuk 4.9, eerste rapport) en een
simpele schip-aan-schip enquête...!?

In je artikel had je het over 'een pijnlijke
zelfreflectie door de binnenvaart'. De be-
drijfstaking had in de spiegel gekeken. Dit
werd in je uitzending door Maurits van der
Linde geïnterpreteerd als 'transparantie'.
Was deze spiegel niet van een wel erg
klein formaat? En was dit spiegeltje ook
niet deels beslagen, toen de sector erin
keek, waardoor men niet alles zag? Of
wilde deze transportmodaliteit niet alles
zien?

Analyse van veel incidenten op zee (zie
mijn artikel 'Uw kloten klaren') en van ern-
stige ongevallen in de binnenvaart leert
namelijk dat er nog iets anders speelt, wat
naar mijn mening een enorme rol bij de
toename van het aantal incidenten speelt
en wat noch in de rapporten, noch in de
uitzending werd aangehaald: een in mijn
ogen veranderende mentaliteit!!

[Gezonken door onder andere de menta-
liteit van de 2 loodsers aan boord van de
LNG-tanker Al Oraiq voor de Belgische
kust; zij hadden lak aan de geldende re-
gels voor LNG-tankers.]

De loods bijvoorbeeld, die op 2 september
2021 aan boord van de afgeladen tanker
Sand Shiner de Afrikahaven wilde verla-
ten en daarbij ver over het midden van het
kanaal uitkwam, omdat 'ze niet deed....
wat hij wilde', zoals hij tegenover de Ver-
keersdienst verklaarde, waardoor een
lege Handytanker komende vanaf IJmuiden
nagenoeg in de oever liep (zoals ook de
Ever Green strandde: cushion suction
/bank effect), was zeer zeker voldoende
gekwalificeerd. Hij moet zich als ervaren
loods gerealiseerd hebben dat hij op voor-
hand niet kon weten, hoe het diep geladen
schip precies zou reageren. Desalniettemin
kwam hij met een aardige gang de

haven uit, zonder even te wachten tot zijn
collega-loods met een grote, lege tanker
gepasseerd was. In de binnenvaart is dit
tegenwoordig eveneens heel normaal: "ik
kom er uit", "ik vertrek", "ik ga rond" en
"ik kom er voorbij", zonder zich ervan te
vergewissen, of dit zonder enig risico kan
gebeuren. Men doet het gewoon. Dit is
toch niet alleen een kwestie van 'gebrek
aan vakmanschap en ervaring' (uitkomst
enquête), maar evenzo van mentaliteit?

Twijfel heb ik ook niet inzake de plaatse-
lijke bekendheid en de kwalificaties van
de schippers, die tijdens zware storm met
hun prachtige schepen respectievelijk op
9 maart 2019 van Hansweert en op 11
maart 2021 vanaf de Afsluitdijk vertrokken
en nooit meer op hun bestemming aan-
kwamen. Is hun beslissing desondanks te
vertrekken met alle risico's van dien ook
niet eveneens vooral een kwestie van
mentaliteit? Ook van de schipper, welke
door de stuw van Grave voer, kan niet
worden gezegd dat hij niet op de radar
kon varen.

Waarom besloot deze man, ondanks de
dichte mist en het blijkbaar niet voldoende
dan wel helemaal niet plaatselijk bekend
zijn, toch te vertrekken? Is hier ook een
link met de mentaliteit? Zouden deze col-
legae misschien 'dat wel even doen', zo-
als ook de loods de MT Sand Shiner wel
even uit de Afrikahaven zou loodsen?

Zijn veel incidenten niet anders te ver-
klaren dan dat men met van alles en nog
wat bezig was, behalve met varen? Hoe
is het op een andere wijze uit te leggen
dat bijvoorbeeld de Coxswain, ondanks
radar, marifoon, elektronische kaart, goed
zicht en camera's van achteren werd aan-
gevaan; over het hoofd werd gezien? En
waarom was er bijvoorbeeld bij de opva-
rende tanker te Rhon op 23 augustus
2021 helemaal geen enkele poging tot
uitwijken zichtbaar?

Uit de enquête blijkt dat 'afleiding' als een
oorzaak van veel incidenten wordt gezien.
Een terechte conclusie, denk ik. Maar is
het ontbreken van de juiste mentaliteit bij
de afgeleide personen in de stuurhutten
hier niet ook cruciaal, wanneer zij bewust
kiezen hun aandacht niet alleen op het
varen te richten, maar evenzo op de so-
ciale media of de TV? En wat kan er van
de mentaliteit van de mensen aan land
worden gezegd, wanneer 'deze wal' (re-
derijen, kantoren en overheidsinstanties)
schippers dwingt steeds meer administra-

tieve werkzaamheden tijdens de vaart te
verrichten, terwijl 'dezelfde wal' heel goed
weet dat deze verplichtingen meestentijds
op het bordje van één persoon, de schip-
per, terecht komen?

Of was de betreffende schipper aan boord
van die grote tanker in De Kil in mei 2018
zijn noodzakelijke instrumenten aan het
zoeken, omdat de stuurhut niet conform
een vaste richtlijn was ingericht en waar-
door hij de Coxswain de grond in boorde?
En was de schipper aan boord van de
opvarende tanker bij Rhon misschien
de piloot kwijt en kon hij daardoor geen
enkele koerswijziging doorvoeren? Zocht
de loods op de grote brug van de Sand
Shiner tevergeefs naar de regelaar?

Volgens Intergo en de in jouw uitzending
aanwezige mevrouw Klootwijk zijn veel
incidenten te wijten aan 'het gebrek aan
uniformiteit in de stuurhuizen'. René, kun
je mij wereldwijd 1 transportmodaliteit
noemen, waar uniformiteit wel het geval
is? Zijn de cabines van een Scania, een
MAN en een DAF identiek? Nee, behalve
dan dat het gaspedaal zich rechts van het
rempedaal bevindt, wat ook in de leenauto
van mevrouw Klootwijk gelukkig het geval
bleek te zijn, zoals zij blijmoedig voor de
camera verklaarde. Maar zat de bediening
van het mistachterlicht in haar leenauto
ook op dezelfde plaats als in haar eigen
auto? Zelfs in de meest veilige transport-
modaliteit, de luchtvaart, bestaan vrijwel
geen identieke cockpits en daarom heeft
elke piloot een 'rating'. Deze bepaalt met
welk vliegtuig hij mag vliegen.

Halen Intergo en de bij jou aanwezige
gasten oorzaak en gevolg niet door el-
kaar, want waarom moet een stuurhut
zo nodig conform een algemene richtlijn
worden ingedeeld? Komt dit niet door het
feit dat de aflossers en nieuwelingen niet
meer de tijd krijgen zich te oriënteren en
te wennen aan het schip? Dit kost name-
lijk tijd en dat hebben veel reders niet. Is
het in de regel eveneens niet zo dat velen
dikwijls alles met 2 benen en een patent
aan boord sturen? Het schip moet name-
lijk varen, het moet door! Het maakt toch
niet uit hoe? Kun je je het als aflosser nog
permitteren te vragen om een gewen-
ningstijd, wanneer je je voor een astro-
nomisch bedrag per dag verhuurt? Kun je
dan zonder het schaamrood op de kaken
nog toegeven dat je al jaren niet meer
boven bent geweest, nooit in Groningen
was, geen ervaring met 'zo'n spul' hebt?

Speelt mentaliteit (hebzucht, gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel) hier eveneens een niet onbeduidende rol? De zo geprezen zelfreflectie door de binnenvaart geeft geen uitsluitsel.

'Vergat' Intergo in het eerste rapport niet te vermelden dat de slechte communicatie naar mijn oordeel vooral aan de Oost-Europese spitsenschipper, waardoor nu een onjuist beeld van de gehele binnenvaart is ontstaan (wat zich in een bericht van RTV Utrecht d.d. 18 maart reeds manifesteerde)? En 'vergeten' de onderzoekers in het tweede rapport niet te melden dat niet-identiek stuurhuizen alleen een probleem zouden kunnen zijn voor diegene, die niet de tijd neemt, of krijgt, te wennen? Komt dit niet neer op het slordig omgaan met de werkelijkheid, met de feiten?

In het derde rapport, de enquête, wordt door de sector aangegeven dat deze lijdt aan stress en oververmoeidheid. Stress is een karakteristiek van onze moderne maatschappij, die wij zelf zo hebben ingericht. Een van die inrichtingen is bijvoorbeeld het zogenaamde 'efficiency' principe. Bedrijven hebben niets meer op voorraad, want dit kost geld (hebzucht). Alles draait om just-in-time-delivery. En wie draait hiervoor op? De transportsector, wereldwijd! Het gevolg hiervan is dat de kapitein aan boord van een groot containerschip niet meer kan besluiten, conform goed zeemanschap, in een zware storm 24 uur te gaan liggen 'steken', maar dat hij van kantoor vanwege wachtende klanten 'door moet', waarbij het zomaar kan gebeuren dat hij met minder containertjes aankomt dan dat hij is vertrokken.....

Een gevolg kan ook zijn dat de binnenvaarder door moet, omdat er een kraan op hem wacht..., of een boot op zijn bunkers, hetzij dat er een nominatiedatum moet worden gehaald. De gasten in jouw pro-

gramma willen hierover gaan praten met de deelnemers in de keten.... Grenst het niet aan naïviteit te denken dat dit in een 'global society', waar alles alleen maar om geld draait, enige kans van slagen heeft? Wishful thinking?

Het altijd maar 'moeten doorgaan' kan ook een gevolg van een bepaalde mentaliteit zijn. Zo is het geen zeldzaam verschijnsel dat het schip door 'de wal' wordt opgejaagd. Verscheidene keren per dag belen met de vraag "wanneer ben je er?", of "waarom ben je er nog niet?" Ook het zichzelf opjagen is geen zeldzaamheid. Nog even snel een reisje voor de Kerst willen doen.... (zal deze reis nu werkelijk het verschil maken op jaarbasis?) ! Hoewel het niet verantwoord is, toch maar even doorvaren of vertrekken, want 'dan zijn we tenminste op de bestemming en kunnen we weer lossen/laden'.....! 'Door moeten', omdat men feitelijk te diep ligt...! De stress, die dit veroorzaakt, uit zich toch op het water regelmatig in een grenzeloos, hufterig gedrag, zoals een ieder o.a. bij de sluisen kan waarnemen? "Hoe staat ie ervoor?", "Waarom kan ik daar niet bij?", "Het is hier ook altijd wat", "Waarom staan alle sluisen aan de andere kant?". Is het vanwege enorme haast (stress) niet afstoppen bij gemeerde schepen ook niet een vorm van gedrag en mentaliteit, waar vraagtekens bij kunnen worden geplaatst? Het spiegeltje van de binnenvaart laat dit allemaal niet zien.

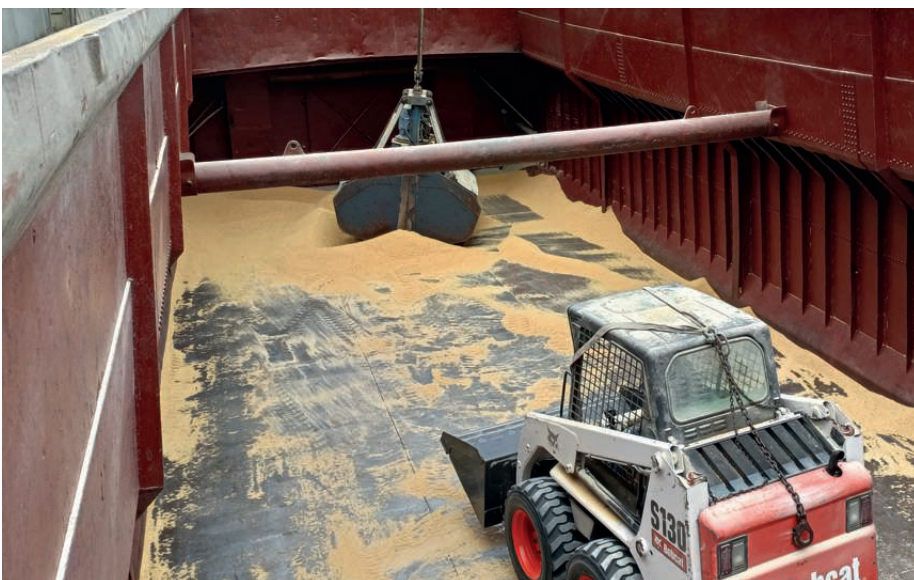
Is de in de enquête genoemde oververmoeidheid meestal niet een direct gevolg van onderbemand varen? Iets wat door het nagenoeg ontbreken van enige handhaving alleen maar wordt gestimuleerd? Sommige reders (specifiek in de tankvaart) verdedigen zich met het feit dat meer personeel aan boord 'niet uit kan'. Maar komt er dan wel meer personeel aan boord, wanneer het geld tegen

de plinten klotst? Of wordt deze winst in eerste instantie voor de aankoop van nog meer luxe in de privé sfeer aangewend? En aansluitend in tweede instantie voor het opzetten van een nieuw, megalomaan project en verandert er qua personele bezetting niets? Heeft dit überhaupt nog iets met een gezonde bedrijfsvoering te maken, of is dit een gevolg van het hebben van een bepaalde mentaliteit? Schort er niet iets aan de mentaliteit van die reders en (gecertificeerde) bevrachtungskantoren, die geheel en alleen in eigen (financieel) voordeel bewust onderbemande schepen inzetten/verhuren? Dan is het toch niet vreemd dat schepen vergeten een bocht te maken, een bocht blijven maken, of onder een steiger tot stilstand komen, omdat degene aan het roer door oververmoeidheid in slaap is gevallen? Het deels beslagen binnenvaartspiegeltje zwijgt ook hierover.

Drs. J. Groeneweg van de Werkgroep Veiligheid Rijksuniversiteit Leiden bestudeerde al in de vorige eeuw ruim 100 ernstige incidenten op zee en kwam tot de conclusie dat (veiligheids)maatregelen te veel op het voorkomen van een dergelijk incident i.p.v. het oplossen van de structurele, onderliggende oorzaken van incidenten zijn gericht.

Geheel terecht merkte je in de uitzending op dat bepaalde bruggen en pijlers er vaak al sinds mensenheugenis staan. Je constateerde eveneens dat bepaalde vaarwegen al decennia ongewijzigd in het landschap liggen. Nooit leverde dit een probleem op, maar nu zouden deze kunstwerken en vaarwegen volgens de heer Van der Linde plotsklaps voor 'moeilijke situaties' zorgen...? Ligt dit in de eerste plaats niet hoofdzakelijk en vooral aan de vaarweggebruikers? Wordt dit in de tweede plaats niet door de verantwoordelijken aan de wal veroorzaakt? Maken Intergo en de twee gasten bij jou aan tafel niet de fout, waarvoor de heer Groeneweg in de vorige eeuw reeds waarschuwde? Dat zij namelijk slechts pleisters op geïnfecteerde wonden willen plakken zonder daarbij de infectie te lijf te gaan?

Een gemeenschappelijke taal in de binnenvaart zou volgens veel deskundigen de oplossing voor de huidige communicatieproblemen zijn. René, je weet dat in de zeevaart één taal al lang een feit is en desondanks vinden daar de grootste spraakverwarringen plaats met als gevolg ernstige aanvaringen (zie o.a. mijn verslag over de aanvaring tussen de MT Sea Frontier en de MV Huayang Endeavour in mijn artikel 'Uw kloten klaren...'). Zal een gemeenschappelijke taal niet pas echt goed kunnen functioneren, wanneer eenieder deze taal ook daadwerkelijk beheerst, zoals in de luchtvaart het geval is?



Zal bovendien het inbouwen van nog meer waarschuwingsapparatuur er niet toe leiden dat men nog meer op deze instrumenten gaat vertrouwen en varen, wat nu reeds een algemeen verschijnsel en inherent hieraan een probleem is? Dat men tevens volledig van deze apparatuur afhankelijk wordt, zoals veel automobilisten al niet meer zonder navigatiesysteem van Cadzand naar Delfzijl kunnen rijden en monteurs zonder laptop geen motor meer kunnen repareren?

Bijscholingscursussen zouden het ei van Columbus zijn en de werkgevers zouden deze volgens de heer Van der Linde moeten betalen; in de tankvaart zijn de zo gewenste, echte brandblus oefeningen uit kostenbesparingen al grotendeels geschrapt! Kunnen bijscholingscursussen überhaupt 30 jaar slecht praktijkonderwijs/ praktijkopleidingen compenseren, omdat het accent in de vaart der volkeren o.a. van varen naar 'management' is verschoven? Moet cursisten dan alsnog worden

bijgebracht, hoe zij ter voorkoming van incidenten dienen te varen en/of hoe een schip moet worden beladen? Niet een beetje te laat? Of wordt de aanwezigen dan gewezen op de zoveelste, moderne app, die zij vanuit hun stuurstoel heel eenvoudig kunnen bedienen? Zijn veel bijscholingen tegenwoordig niet gewoon een vorm van een nieuw, modern verdienmodel?

Hebben wij achteromkijkend de huidige problemen in de binnenvaart niet zelf in de afgelopen 40 jaren gecreëerd, inclusief het nooit handhaven op het BPR (o.a. artikel 1.04 c, 1.09 lid 3), alsmede een sterk achterhaalde wetgeving m.b.t. bemanningssterkte en vaarbevoegdheden? Zijn mentaliteitsverandering, veranderingen in (wereldwijde) systemen en de wrange vruchten van slechte opleidingen niet het resultaat van het sluiten van de ogen gedurende tientallen jaren? Is het ook niet zo dat Nederland geen timmerlui, loodgieters, vrachtwagenchauffeurs en matrozen/

schippers meer heeft, omdat deze beroepen sinds de jaren 80 geen 'status' meer genieten? Dit zijn toch allemaal gevolgen van een bepaalde (maatschappelijk brede) mentaliteit?

Had de binnenvaart nu werkelijk een peperduur, onvolledig Intergo-rapport nodig, om dit allemaal in te zien? Komen de opdrachtgevers van dit Intergo-onderzoek van een andere planeet, waardoor zij echt niet weten, wat er in de binnenvaart aan de hand is? En moet de sector volgende keer, om een completer beeld te krijgen, de spiegel niet eerst goed schoonmaken, voordat men erin kijkt? Veel vragen, René! Op weg naar een volgend onderzoek/rapport/moment van zelfreflectie? Succes met je verdere, journalistieke taken!

Ton Quist
Europoort, 22 maart 2022



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING



Tel: +31653190459

info@algemeeneschippersvereniging.nl
www.algemeeneschippersvereniging.nl

kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

S.V.P. IN DUIDELIJKE BLOKLETTERS INVULLEN EN AANVINKEN WELK LID U BENT.

- ☐ A. LID zijn leden die natuurlijke of rechtspersonen zijn en een schip (mede) exploiteren zoals beschreven in de statuten Artikel 5 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 4 en contributie betalen zoals beschreven in Artikel 13.
- ☐ B. ZZP-er lid zijn leden die natuurlijke personen zijn en die anderzijds werkzaam zijn als zelfstandige op de binnenvaartschepen zoals beschreven in de statuten Artikel 5 en het huishoudelijk reglement Artikel 4 en contributie betalen zoals beschreven in Artikel 13.

Voor en achternaam :

Geboorte datum:

Adres:

Postcode en plaats:

Telefoon nummer:

Emailadres:

A Lid: Scheepsnaam ms / Duwboot:

A lid. Tonnenmaat / pk Duwboot/ passagiersschip M³

B. lid Kamer van Koophandel nummer:

Verklaring

Ondergetekende schipper/eigenaar van boven genoemd vaartuig of ZZP-er verklaart hiermede als lid te willen toetreden tot de:

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten en het huishoudelijke reglement 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, statuten en huishoudelijk reglement kunt u vinden op onze website:
www.algemeeneschippersvereniging.nl

Plaats: Handtekening:

Datum:

svp aantal of aanvinken welke u wenst:

vaantje * vlag 100 x 70 * vlag 150 x 100

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, het liefst per email info@algemeeneschippersvereniging.nl aan ons terug te sturen. Hier kunt u ook uw vragen of informatie of andere correspondentie met het bestuur delen.

Correspondentie met de penningmeester en boekhouding:

administratie@algemeeneschippersvereniging.nl

administratie telefoonnummer +31653190459

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING



Tel: +31653190459

info@algemeeneschippersvereniging.nl
www.algemeeneschippersvereniging.nl

kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

S.V.P. IN DUIDELIJKE BLOKLETTERS INVULLEN EN AANVINKEN WELKE DONATEUR U BENT.

- ☐ A. Donateur gepensioneerde schippers, die geen verdere activiteiten meer in de binnenvaart verricht en de vereniging financieel wil steunen volgens de Statuten Artikel 14 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 5 en Artikel 13 contributie en het hierin vast gestelde bedrag.
- ☐ B. Donateur in loondienst varende en de vereniging financieel wil steunen volgens de statuten Artikel 14 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 5 en Artikel 13 contributie en het hierin vast gestelde bedrag.

Voor en achternaam :

Geboorte datum:

Adres:

Postcode en plaats:

Telefoon nummer:

Emailadres:

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten en het huishoudelijke reglement 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, statuten en huishoudelijk reglement kunt u vinden op onze website: www.algemeeneschippersvereniging.nl

Plaats: Handtekening:

Datum:

svp aantal of aanvinken welke u wenst:

- ☐ vaantje x
☐ vlag 100 x70 x
☐ vlag 150 x 100 x

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, het liefst per email info@algemeeneschippersvereniging.nl aan ons terug te sturen. Hier kunt u ook uw vragen of informatie of andere correspondentie met het bestuur delen.

Correspondentie met de penningmeester en boekhouding:
administratie@algemeeneschippersvereniging.nl
administratie telefoonnummer +31653190459



Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht



kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331CD Zwijndrecht
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791.
Web: <http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>
E-mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A



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.

