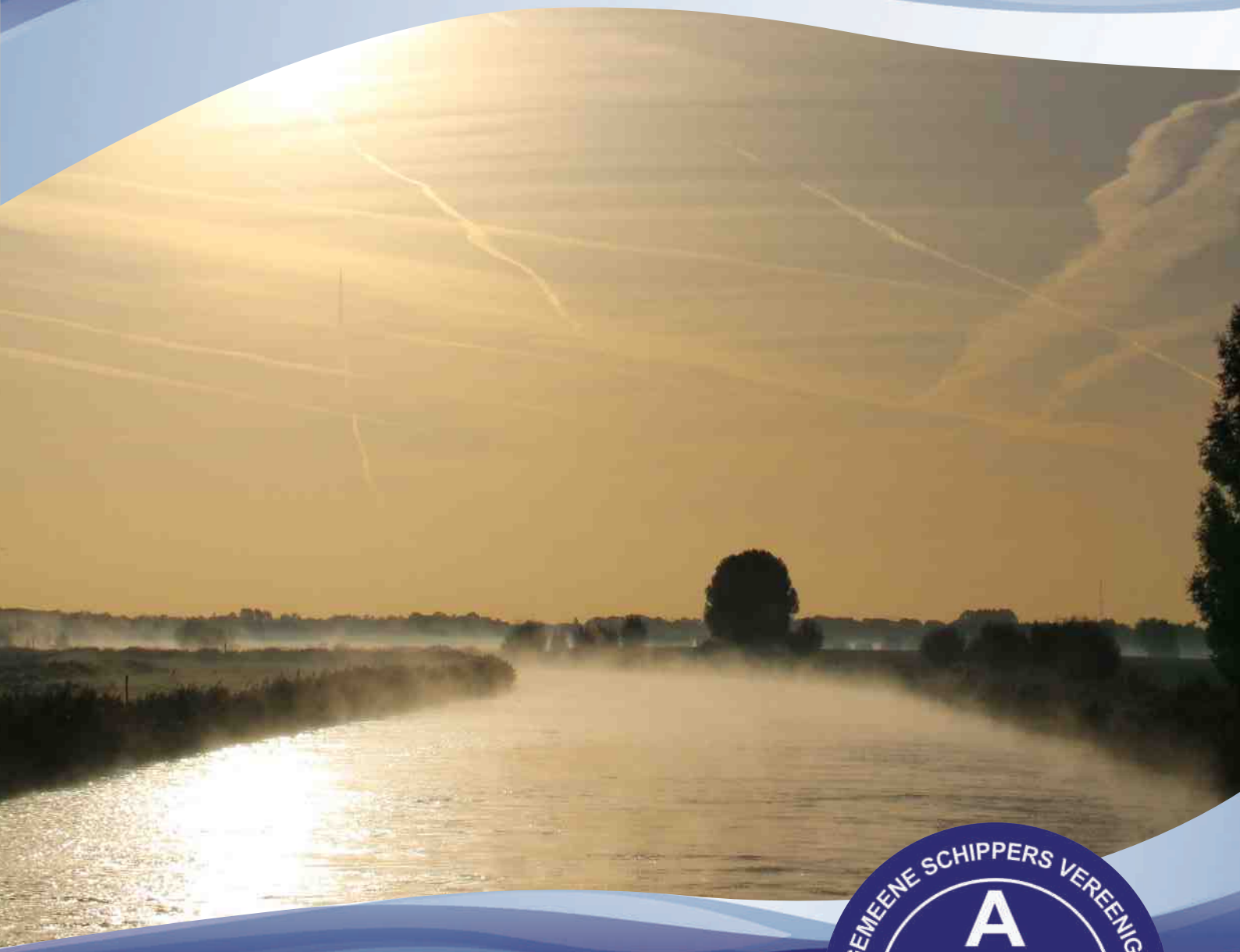
ASV Nieuwsbrief

Oktober 2018



Verslag ledenvergadering
Deventer
Vergroening
CCR

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Sunniva Fluitsma, Esther Lubbers, Doortje Grooten, Jessica vd Akker, Corrie Last, Tineke Veuger, Liesbeth de Jonge

Voorpagina: Mark - Corrie Last

INHOUD

4 **Voorwoord**

Ledenvergadering 22 september 2018
5 Veslag ledenvergadering
8 Statuten
9 Reactie op column Michel Gonlag
9 Evofenedex in de vergadering

ILT
11 ILT: Geen voorlopige certificaten meer
12 Evaluatie boetebeleid
14 Schipper door rechtbank vrijgesproken

Nautisch-Technisch
15 Lang leve de afstandsbediening
16 Wensen ASV gehonoreerd
16 Zwolle: Walstroom

AIS
17 AIS status leidt tot bekeuringen
18 Schriftelijke reactie Agentschap Telecom

CCR
19 “Bescherming tegen geluidshinder en trillingen”
20 AIS van hulpmiddel naar navigatie instrument?
21 Ontwikkelingen overleg Techniek Nautiek Binnenvaart (OTNB)
22 Rijnvaartoverleg 18 september 2018

24 Geertruidenberg

Deventer
26 Is er nog toekomst voor de haven van Deventer?
29 Persbericht Nadeelcompensatie
29 Gezamelijke brief aan College van B&W Deventer

Vergroening
30 Verslag bijeenkomst Green Deal
31 Persbericht Inovaties Duurzame Binnenvaart
31 Vergroening

Overijssel
33 Zienswijze ASV op voorstel integrale netwerkvisie Overijssel
34 Televisie reportage bij RTV Oost over verdwijnen kleinere schepen
35 Facebook reacties op filmpje Kanaal naar Coevorden

Lezers aan het woord
36 KLACHTEN schutten van sluizen
37 Willie Wortel
38 Duitsland

38 **Flitslampjes**

40 Lange zomer!

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Het sociale leven in de binnenvaart

Begin oktober kwam er een filmpje voorbij op sociale media over het sociale leven in de binnenvaart. Ik kon mij daar goed in herkennen.

Je weet nooit hoe de week er uit ziet, en je ziet er altijd naar uit om ook wat andere sociale bezigheden te kunnen doen naast je werk. “Dan had je maar geen binnenvaartberoep moeten nemen”, wordt mij vaak gezegd. Waarom zou ik als binnenschipper op een andere manier dan de gemiddelde mens een sociaal leven moeten lijden? Waarvoor zou ik geen weekend mogen houden?

Het word de binnenvaart elke keer gezegd door beleidsmakers, de binnenvaart moet professioneel haar bedrijfstak uitvoeren. Hoe is het dan mogelijk dat deze niet gemachtigd is om een eigen manier te mogen doen?

Waarvoor in de binnenvaart 24 uur en 7 dagen in de week paraat moet zijn is mij altijd een raadsel geweest. Een vrachtwagen komt in de nacht of op zaterdag en zondag toch ook geen pakket brengen?

Ik begrijp dat dit een groot deel met de vervoersprijs te maken heeft. Het is efficiënter volgens de rekenwonders. Rekenwonders zeg ik, want zelf zie ik in deze efficiëntie ook slijtage die vervangen moet worden.

Een ander deel is ook planning.
Nu was er afgelopen openbare ledenvergadering een afgevaardigde van de Evofenedex organisaties van verladers, en die had toch een heel andere kijk op binnenvaart, deze was toch meer gecharmeerd dat de lading keurig en op tijd wordt geleverd.

Hoe is het dan mogelijk dat er van die krappe termijnen worden aangeboden door bevrachters aan de schippers? De planning kan bij droge bulk goederen al weken van te voren gemaakt worden. Of is er hier iets goed mis met de (ca.1800) tussenpersonen die de partijen aanbieden? Transparantie zou hier toch bij kunnen helpen. Dan kunnen de partij verlader én de partij vervoerder afspraken maken waar beiden tot tevredenheid hun werk in kunnen doen.

Tenslotte maken werkgelukkige mensen de samenleving ook gelukkiger.

Dorothe Grooten-Wendt

Verslag ledenvergadering

22 september 2018

Opening

Om 10.05 uur opent Ger Veuger als technisch voorzitter de vergadering en verwelkomt de aanwezigen. Het bestuur is wat slecht vertegenwoordigd, omdat onze voorzitter Gerberdien le Sage problemen heeft met haar gezondheid. Esther Lubbers kon door persoonlijke omstandigheden helaas onverwacht niet komen. Dit is dus weer een bewijs dat het bestuur hoognodig uitgebreid moet worden. Sunniva Fluitsma vermeldt dat we nu als ASV in alle lagen van de politiek gehoord worden en dat is natuurlijk heel fijn, alleen brengt dat heel veel werk met zich mee. Dus mensen, kom het bestuur en denktank helpen.

Rede

De rede wordt een onderdeel van het onderwerp “bestuursperikelen” mede door de overvolle agenda.

Goedkeuring agenda

Agenda goedgekeurd.

Goedkeuring (aangepast) verslag van de vorige vergadering.
In het vorige verslag was niet duidelijk vermeld dat de leden hebben besloten dat de statuten gewijzigd mogen worden. De toevoeging in het verslag staat vermeld op pagina 6 van de Nieuwsbief en wordt nogmaals voorgelezen door Ger.
Leden hebben aangenomen dat de statuten kunnen worden gewijzigd. Dit was al in de vorige vergadering goedgekeurd, maar in het verslag van de vorige vergadering niet als zodanig genotuleerd, vandaar deze toevoeging.
De leden gaan akkoord met deze toevoeging. Over de rest van het verslag van de vorige vergadering zijn geen op- of aanmerkingen en dus is het verslag goedgekeurd.

Mededelingen

- Ad Boere, in het verleden jarenlang voorzitter van de ASV, is aanwezig en daar zijn we heel blij mee.
- Willem Stam, ook een oud voorzitter is ernstig ziek en we hopen dat hij er weer snel boven op komt.

Afscheid Paul en Maria

Ger leest een bedankbrief voor namens het bestuur en denktank.

Hierin een opsomming van het vele werk wat Paul en Maria in de afgelopen vele jaren voor de ASV gedaan hebben. Ger dankt Paul en Maria voor hun jarenlange inzet en spreekt de hoop uit dat ze in de toekomst af en toe nog wat voor de ASV kunnen betekenen. Paul verduidelijkt zijn besluit en bedankt iedereen voor het vertrouwen. Cadeaus worden overhandigd.

Bestuursperikelen

Doortje Grooten zegt dat de ASV steeds belangrijker wordt en veel groter is geworden. Daardoor komt er ook steeds meer werk op de ASV af. Doortje somt het vele werk op dat de afgelopen tijd is gedaan. Het bestuur is veel te klein en in de denktank is niet altijd iedereen even actief, waardoor het werk op te weinig mensen neerkomt, waardoor deze weer opbranden en dat moeten we niet hebben. Het bestuur gaat een werkplan opstellen om te kijken wat het belangrijkste is voor de ASV en kijken of er een andere manier van werken mogelijk is om zo de mensen te ontlasten en meer mensen bij de ASV te betrekken. Ger en Sunniva houden beiden nog betoog over de noodzaak dat er echt meer mensen actief moeten worden.

Aanpassing Statuten

Sunniva zegt dat de statuten al 18 jaar niet zijn aangepast. De werkwijze van de ASV is veranderd, dus hoogste tijd om daarnaar te kijken. We hebben eerst via de mail voorstellen gedaan voor wijzigin-

gen en later bijna een hele denktankvergadering besteed aan de wijziging van de statuten. Daarna zijn er nog wat kleine aanpassingen gedaan en gaan we het nu doornemen met de leden. Wanneer het goedgekeurd wordt, kan het naar de notaris. Die gaat er dan ook naar kijken om te zien dat alles klopt wat wij gedaan hebben. Daarna komt de definitieve versie beschikbaar voor de leden op de ASV website maar het kan ook naar de leden gemaild worden wanneer daar behoefte aan is. Volgende vergadering kunnen de leden erover stemmen. 2/3 van de leden moeten aanwezig zijn om hierover te stemmen. Wanneer dat niet lukt, komt er een 2e buitengewone vergadering waar de dan aanwezige leden beslissen en moet de helft plus 1 voor zijn om de nieuwe statuten goed te keuren. Dit zou moeten kunnen door wanneer er tijdens de volgende vergadering niet de gewenste 2/3 van de leden aanwezig zijn deze vergadering te sluiten en daarna gelijk de volgende buitengewone vergadering te openen. Maar dat gaan we voor de zekerheid nog even aan de notaris vragen hoe dat precies zit. Sunniva neemt de artikelen voor de nieuwe statuten 1 voor 1 door met de aanwezige leden.
Je kunt altijd iemand machtigen om voor je te laten stemmen, voor de rest alleen de aanwezige leden laten stemmen. De leden zijn tegen het op afstand stemmen via bv de mail.

Klimaattafel.
Jos Evens neemt dit onderwerp door. Er is in Nijmegen een verdrag getekend om de binnenvaart te vergroenen, alleen was de binnenvaartbranche helemaal niet uitgenodigd maar er is wel voor ons beslist dat we in 2050 emissieloos moeten varen. De binnenvaartbranche is daarna wel uitgenodigd om aan te schuiven bij de Klimaattafel. De ASV is daar niet aanwezig is geweest, omdat we niet met 2 mensen aanwezig mochten zijn; de zaal was te klein, werd er gezegd. Bij de Klimaattafel is te veel belangenverstrengeling tussen producenten die dingen bedenken en die dingen willen maken om de subsidie te kunnen vangen. Er wordt niet gekeken wat werkelijk goed is voor het milieu. De ASV heeft alles op papier gezet hoe wij erover denken. Dit hebben we naar iedereen gestuurd die maar iets met het milieu te maken heeft. Gehamerd op de CCR eisen, want als daar niets mee gebeurt, hoef je ook niets te bedenken voor een grote groep binnen de binnenvaart; de oudere en dus kleinere binnenvaart. Je krijgt dan een omgekeerde modal shift, iets wat je nu al ziet gebeuren omdat er te weinig kleine schepen zijn. Wij zijn tegen het idee om toeslag op de gasolie te gaan heffen om zo de vergroening te bekostigen. Dit betekent dat de binnenvaart dit zelf gaat betalen en daar heeft de binnenvaart geen geld voor. Als de bevolking wil dat er schoner vervoer moet komen, dan moet de bevolking dat dan ook maar gezamenlijk gaan betalen. Verder moet alles internationaal geregeld worden natuurlijk. De ASV is deze week op het Ministerie geweest om deze voorstellen te verduidelijken. De banken willen wel meehelpen aan het milieu door alleen nog geld in schone binnenvaart te steken. Daar zijn wij op tegen; de banken willen toch al geen geld steken in de wat kleinere binnenvaart en zo wordt de drempel alleen maar hoger om nog wat gefinancierd te krijgen. We hebben ook gezegd dat je naar de langere termijn moet kijken en geen subsidie moet geven op tussenoplossingen. Waterstof of misschien kernfusie zijn dingen voor in de toekomst waar je op moet inzetten. Op dat laatste kwam een tegenreactie uit de zaal (David Twigt) die zei dat kernfusie echt geen oplossing is. Rotterdam wil na 2025 geen vuile schepen (daarmee bedoelt Rotterdam: niet met minstens CCR2 motoren) meer in de haven, maar wanneer ze daar alleen in blijven staan en Antwerpen en Hamburg daar niet in mee gaan, zullen ze in hun eigen voet schieten. En overslag kwijt gaan raken omdat er dan te weinig schepen zijn om alles weg te varen. CCR2 motoren gebruiken meer gasolie en stoten dus meer CO2 uit. Ze stoten wel minder roet uit. Daarom roept de ASV al 2 jaar dat we moeten meten aan de pijp om zo een norm te bepalen en kijken wie nu wel schoon is en wie niet. Het Ministerie komt met een nieuw concept voor de Greendeal, dus afwachten wat er gedaan wordt met de adviezen van de ASV.

PAUZE

Technisch voorzitter Ger Veuger opent het middaggedeelte van de vergadering en verwelkomt de nieuwe gasten die er bij zijn gekomen voor het openbare gedeelte van deze vergadering.

Mededelingen
- Ad Boere, in het verleden jarenlang voorzitter van de ASV, is aanwezig en daar zijn we heel blij mee.
- De pers is nog niet aanwezig en dat is raar; alleen de Schuttevaer had zich afgemeld, hopelijk zullen ze snel komen (even later stappen de redactieleden van Binnenvaartkrant en Scheepvaartkrant de zaal binnen, gelukkig).

Evaluatie boetebeleid ILT
Sunniva neemt het woord. De ASV heeft erg aangedrongen op een evaluatie en uiteindelijk is die er ook gekomen en we zijn er heel tevreden mee. Het is heel duidelijk en zorgvuldig gemaakt en alle instanties hebben eraan meegewerkt. Wij moeten nu uit het rapport acties voordragen die gedaan zouden moeten worden. Je merkt al verschillen, er wordt nu minder naar de letter van de wet gehandeld maar meer naar de geest van de wet. Er wordt meer gewaarschuwd en niet gelijk een boete gegeven als er even iets niet helemaal op orde is. De wijze van bezwaar maken wordt aangepast, er was altijd heel weinig tijd voor om bezwaar te maken en het was niet duidelijk wat je precies moet doen. Men wil daar verbeteringen in aanbrengen. Handhavers vinden zelf ook dat ze te weinig kennis hebben. Wij willen de waterpolitie weer terug en dat wil de politie zelf ook. De ASV wil graag 25 goed opgeleide mensen die met kennis van zaken ons kunnen controleren. Ook willen we van de convenanten af, dat is oneerlijk. Er zijn 3 bedrijven die een convenant hebben afgesloten, die moeten 1 keer in de 2 jaar alles laten controleren voor al hun schepen om te laten zien dat het in orde is. Daarna worden ze niet meer gecontroleerd. Er zijn ook veel teveel controlerende instanties, vandaar dat de ASV die 25 mensen voorstelt die goed zijn opgeleid. Ook de boetes zijn veel te hoog, dat vinden de controlerende instanties overigens ook. Vaak hebben ze geen idee hoe hoog de boete is die ze opleggen.

Nautische en technische zaken
- Doortje meldt dat er op de Rijn enkele nieuwe ligplaatsen komen, maar dat schiet niet echt op. Er zijn veel te weinig ligplaatsen om te overnachten, maar ook om wat langer te kunnen liggen wanneer daar de noodzaak voor is. De schipper moet het maar uitzoeken.
- Sunniva zegt dat Zuid-Holland echt haar best wil doen voor de binnenvaart maar simpele dingen als ligplaatsen wordt helemaal niet over nagedacht. Schepen varen alleen maar en liggen blijkbaar nooit.
- Deventer ging zomaar opeens dicht, omdat het water te laag was op de IJssel. 5 Schepen hebben een maand opgesloten gezeten. Ze zijn uiteindelijk geschut toen het water lager was, dan wanneer ze niet meer mochten schutten een maand geleden. De-

venter is nog nooit gestremd geweest omdat het water op de IJssel te laag stond. Vroeger heeft de IJssel nog wel veel lager gestaan toen er nog geen stuwen in de Nederrijn lagen.
- Terneuzen heeft ook weer vele malen dicht gezeten, ditmaal om verzilting tegen te gaan. 8 Uur per 24 uur waren alle sluizen dicht en volgens Rijkswaterstaat heeft de scheepvaart hier geen hinder van ???

Willem Boutkan
(PVV provincie Flevoland)
Flevoland gaat de komende 5 jaar groot onderhoud plegen aan alle bruggen en sluizen in de provincie. Verder is de Flevohaven nu officieel geopend en wordt er hard gewerkt aan Maritieme Service op Urk. Het was eigenlijk niet de bedoe-

ling, maar de provincie is eigenaar van Flevohaven geworden. Het schutproces is de afgelopen jaren aangepast, omdat de schepen groter werden. Er werden dus oplossingen gezocht door bijvoorbeeld de brug open te laten tijdens het schutten. Maar dat mag niet meer. Mede door de afstandsbedieningen worden schutlengtes weer ingekort door de veiligheidsrichtlijnen. Nu zijn we weer terug naar de oude afmetingen. Er wordt hard gewerkt om dit - mede door enkele aanpassingen - terug te draaien ten gunste van de binnenvaart. De provincie heeft door Panteia een rapport laten maken. Daarin staat dat men verwacht dat er na 2025 geen kleine binnenvaart meer is. Dat is natuurlijk niet erg positief voor de bedrijven die in Flevoland zitten en afhankelijk zijn van de kleine binnenvaart. De commissie is nog wel te beïnvloeden wanneer de binnenvaart met praktijkvoorbeelden komt om de commissieleden te overtuigen, dat er toekomst is voor het kleine schip in Flevoland. Op initiatief van de PVV wordt er hard gewerkt aan een visie Duurzaam Goederenvervoer met daarin niet te vergeten de binnenvaart. De PVV blijft de binnenvaart stimuleren in Flevoland.

Roy van Aalst (PVV kamerlid)
Roy van Aalst zegt blij te zijn dat hij aanwezig mag zijn op deze vergadering. Hij vindt deze Minister veel toegankelijker dan haar voorgangster en is ervan overtuigd dat ze de binnenvaart een warm hart toedraagt en luistert naar de binnenvaart. De PVV is ook niet blij met de vaak belachelijke regelgeving van de CCR maar in de commissie zien we dingen de goede kant op gaan. Ook het wegvervoer wordt een steeds groter probleem, dus er moet

meer vervoer van de weg naar het water en gelukkig zien steeds meer mensen dat in. Duurzaamheid moet je ook niet gaan opleggen; initiatieven zijn prima maar geen verplichtingen. Dat lost de markt vanzelf wel op. Ook de problemen met de containerbinnenvaart moet de Minister gaan oplossen. Er moeten meer plaatsen komen waar de binnenvaart zijn containers kan lossen. Ook is de PVV er geen voorstander van om alles maar op afstand te gaan bedienen; het is heel duur om aan te leggen en zeer gevoelig voor storingen waardoor je de doorstroming niet kunt garanderen. Iedereen hier kent de vele voorbeelden waar het fout gaat.

Petitie
We hebben samen met de Evofenedex de petitie uitgereikt tegen de CCR regels. Het was een heel prettig gesprek met de Minister en ook de gesprekken erna met de woordvoerders van de verschillende partijen verliepen heel goed. De Minister was oprecht geïnteresseerd. We hebben echt het gevoel dat deze Minister naar ons luistert. We hebben bewezen bij de Minister dat er in het buitenland veel gemakkelijker gecontroleerd wordt dan in Nederland en gezegd dat Nederland ook zo moet gaan keuren. Ook de geluidseisen hebben we weer onder de aandacht gebracht en gezegd dat er echt een oplossing voor moet komen.

Joost Sitskoorn (Evofenedex)
De ASV en Evofenedex praten de laatste tijd wat meer met elkaar en dat is zeer verheugend. Wij hebben 1500 leden die direct betrokken zijn bij de binnenvaart. Dat zijn grote bedrijven als TATA steal, maar ook hele kleine bedrijven aan klein vaarwater. We zetten samen al wat stappen om de politiek te bewerken. De CCR eisen doen meer slecht dan goed, dus daar moeten we de politiek van zien te overtuigen. We moeten proberen samen

op te trekken over de dingen waar we het samen eens over zijn, je kunt niet in alles het met elkaar eens zijn. Maar daar waar mogelijk samenwerken voor de toekomst van de binnenvaart. Er zijn 3 dingen belangrijk voor een verlader. Ketensamenwerking, duurzaamheid en een optimale infrastructuur.
- Ketensamenwerking; de prijs in niet altijd het belangrijkste, het staat wel in de top 5 maar nooit op nummer 1. Op tijd leveren vindt men vaak veel belangrijker. We willen ook meer langetermijncontracten met de binnenvaart zodat de verlader weet waar hij aan toe is. We willen ook meer lading van de weg naar het water, vooral de provincies hebben daar veel belang bij.
- Duurzaamheid; de binnenvaart is schoner dan het wegvervoer en dat moet zo blijven, wij zijn voor het meten aan de pijp.
- Optimale infrastructuur; het is lastig omdat rijk en gemeenten daarin moeten samenwerken en dat gaat niet altijd goed.

Er blijft veel geld hangen tussen binnenvaart en verlader. Er moeten dingen veranderen, we moeten niet blijven hangen in dingen die niet goed gaan. Maar samenwerken over dingen waar we wel iets kunnen betekenen voor elkaar. Er zijn wel projecten die wat inzicht in de markt geven maar die staan nog in de kinderschoenen. Jos Evens vraagt hoe we de spotmarkt inzichtelijk krijgen. Jurgen van de Sloot zegt dat 4 shipping iemand is die daarop inspringt. Sunniva merkt op dat verladers bang zijn voor bevrachters, ze zijn er weer afhankelijk van als er krapte op de markt is.

Khalid Tachi (EICB)
De EICB bestaat nu 11 jaar en dit is de eerste keer dat we hier op de ASV vergadering zijn, dat had veel sneller gemoeten. Er zijn veel dingen de revue gepasseerd de eerste 4 jaar, maar niet iets waar de binnenvaart echt iets aan heeft gehad. We richten ons sindsdien op de luchtkwaliteit.

In 2050 wil men alles emissieloos hebben en in 2030 al een behoorlijke verlaging van uitstoot. Dat is voor de binnenvaart allemaal niet meer zover weg. Binnenvaart zit met Stage 5 op hetzelfde niveau als Euro 6. Bij CCR 2 is men meer gasolie gaan verbruiken om een schonere verbranding te krijgen, maar dat geeft

geen winst op de CO2 uitstoot. Dus geen CCR2 motor zetten als het kan wachten op de Stage 5. De bestaande motoren mogen gewoon blijven staan en worden gereviseerd. Rotterdam zegt nu dat je na 2025 minimaal CCR2 moet hebben, maar CCR2 blijkt niet het gewenste effect te bereiken. Rotterdam is zich ook aan het beraden op welke maatregelen de juiste effect kunnen bewerkstelligen. Stage 5 stelt hoge eisen aan motoren en de binnenvaart is een kleine markt dus dat wordt nog een uitdaging, vooral in de grotere motoren. Peter Verboom vraagt waarom er niet naar de prestaties per ton/km gekeken wordt? Khalid zegt dat er in 2013 uitgebreid over gepraat is, maar daar willen ze niet aan in Europa. Iedereen moet vergroenen, dus ook de binnenvaart. Als we per ton/km gaan kijken, wint de binnenvaart altijd. We moeten kijken hoe we als binnenvaart kunnen verbeteren. Jos stelt nogmaals, wanneer de samenleving wil dat we schoner gaan vervoeren dan moet de samenleving dat ook maar betalen. Khalid zegt dat we in gesprek moeten blijven met elkaar over de Greendeal die de overheid voor het eind van het jaar met de binnenvaart wil afsluiten. Energiedragers voor de toekomst zijn o.a. batterijen in containers, waterstof en hernieuwbare brandstoffen. De batterijcontainers zijn niet alleen voor de binnenvaart maar ook voor bv. windmolens, wanneer deze overcapaciteit hebben om tijden van minder wind te overbruggen dus dat wordt een grote afzetmarkt. Waterstof is een mogelijkheid, maar die heeft nog een lange weg te gaan voordat het een goed alternatief is. Er zijn nog wat problemen die overwonnen moeten worden. Methanol zou eventueel ook kunnen maar dat is wel een gevaarlijk goedje.

Rondvraag
Adriaan de Voogd-van der Straaten zegt dat de sluizen bij Helmond nu toch echt op instorten staan, er wordt ook niets meer aan gedaan. Jos zegt dat ze nieuwe sluizen willen gaan bouwen, maar er is nog geen idee wanneer daaraan begonnen wordt. Sunniva zegt dat er foto's van gemaakt moeten worden en dan wil de ASV wel een brief schrijven naar de gemeente Helmond.

David Twigt vraag hoe het zit met houtpellets die ook in de centrales verstookt worden, houtpelletskachels zijn alweer in de ban gedaan. Ger zegt dat er gewoon nog geen echte oplossing is om de verbrandingsstoffen te vervangen. Sunniva zegt dat de binnenvaart allerlei eisen krijgt opgelegd als het gaat om uitstoot maar naar de pleziervaart wordt niet gekeken, vooral de hele snelle boten verbruiken enorm veel brandstof voor hun plezier terwijl wij een vervoersfunctie hebben.

Om 17.10 uur sluit de technisch voorzitter Ger Veuger de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.

Statuten

Je hebt de praktijk van een vereniging en de statuten van een vereniging. In de praktijk werken we al jaren met een denktank, die niet beschreven staat in de statuten. Ook is de binnenvaart veranderd en kennen we in de huidige binnenvaartwereld naast de traditionele schipper-eigenaar ook schippers op zzp-basis en schippers in loondienst. Zomaar twee uiteenlopende zaken die niet beschreven staan in onze huidige statuten.

De praktijk en de statuten zouden dichter bij elkaar gebracht, gemoderniseerd en up to date gemaakt moeten worden (tenslotte zijn de vorige statuten opgemaakt in 2000 en waren de statuten nog niet digitaal, wat natuurlijk niet meer kan). We hebben in de vorige Algemene ledenvergadering toestemming gevraagd om hiermee aan de gang te mogen gaan en die toestemming hebben we toen van u gekregen.

In de denktankvergadering van augustus heeft de denktank de statuten besproken en zonodig veranderingen uitgediscussieerd en genoteerd en vervolgens kwamen we hiermee terug naar de Algemene Vergadering. Omdat de aanwezige leden makkelijk mee kunnen lezen en notities kunnen maken, hebben we daarom op de vergadering een kopie voor iedere aanwezige klaargelegd met de voorstellen tot verandering.

Proces:
• Uitgesproken wens modernisering statuten Ledenvergadering 17 maart 2018
• Schriftelijke bespreking concept 1 in de denktank juli/augustus 2018
• Inhoudelijke bespreking met de leden 22 september 2018
• Opstellen gewijzigde statuten in samenspraak met notaris
• Besluit volgens procedure Artikel 27 huidige statuten voorjaar 2019
• Ondertekening notariële akte voorjaar 2019

Sunniva heeft in de kopie de veranderingen op een rij gezet die ook getoond werd op de beamer en ter plekke zijn alle veranderingen met de aanwezigen (leden en donateurs) besproken.

De leden zullen tijdig inzage hebben in het voorstel voor de nieuwe statuten, maar mochten leden of donateurs nog punten hieromtrent hebben, dan kan men die via mail onder de aandacht brengen van het bestuur. (info@algemeeneschippersvereeniging.nl).

Reactie op column Michel Gonlag

Michel Gonlag schreef in zijn column “eer” in de Binnenvaartkrant, dat het helaas vermeldenswaard is als een politicus wil opkomen voor de belangen van het kleine schip. En dat daarom in de vorige krant de PVV op de voorpagina stond. Volgens de heer Gonlag zegt het feit dat de ASV PVV’ers uitnodigt, heel veel over de wanhopige, precaire positie van de kleine schepen (de heer Gonlag blijft maar denken dat het alleen over kleine schepen gaat wat de ASV betreft; ik raad hem aan eens een ASV nieuwsbrief te lezen of een keer naar een vergadering te komen).

Toch bijzonder dat de ASV nu verweten lijkt te worden, dat zij zonder vooringenomenheid iedereen die de binnenvaart een warm hart toedraagt, een podium wil bieden. Was het niet zo dat wij “over onze schaduw heen moesten stappen”? Was het niet zo dat wij moesten samenwerken? Gaat het er niet om dat de binnenvaart dankbaar mag zijn voor alle steun die ze krijgt?

Hoe kan het dat –aan de ene kant refererend aan de waarde van een maatschappij vol verschillende kleuren en gewoontes- Michel Gonlag kennelijk vindt dat de ASV wel (een politieke partij) moet buitensluiten. In dit geval de PVV. De PVV is werkelijk in gesprek gegaan met de aanwezigen, vele politici doen dat nog steeds niet.

De ASV bestaat uit leden en donateurs die de binnenvaart een warm hart toedragen en bereid zijn daar iets voor te doen. Leden van allerlei verschillend pluimage. Al die leden moeten gehoord worden, daar willen wij en mogen wij geen onderscheid in aanbrengen.

Al die leden zijn ook in staat die grote verschillen te overbruggen vanwege het doel: het belang van de binnenvaart.

En Michel Gonlag moet wel helemaal blind zijn als hij niet kan of wil zien wat de PVV voor de binnenvaartsector betekent. Het zou ons niet bepaald sieren als we wel gebruik zouden willen maken van de inzet van de PVV, maar verder, uit angst voor dit soort reacties, dezelfde PVV geen podium gunnen om duidelijk te maken wat ze doen voor de binnenvaart en waarom.

Ik was wél aanwezig bij de betreffende vergadering en vond alle sprekers: van PVV, EICB en Evofenedex prima. Dat waren veel sprekers die soms zelfs een tegengesteld belang lijken te hebben. Maar toch was daar respect en volle aandacht voor elkaar en voor de aanwezige schippers. Op hoeveel plekken in deze sector is dat? Meestal wordt er nauwelijks een schipper uitgenodigd.

Is het niet het allergrootst belang dat we in ieder geval met elkaar in gesprek komen? Teleurstellend dat een journalist, die dikwijls aangetoond heeft goed te weten hoe de hazen lopen, dan op zo’n makkelijke manier wil scoren ten koste van het belang van een sterke samenwerking voor de binnenvaart.

De heer Gonlag kon zich voorstellen, dat het ook een alarmbelletje doet rinkelen bij partijen als GroenLinks en D66 als een ultrarechtse partij met zo’n sympathiek onderwerp aan de haal gaat. Nota bene een grensoverschrijdend onderwerp waar echt Europese eer te behalen valt. “Dat laat je toch niet aan de eurofobe PVV over” zegt de heer Gonlag.

Wat de ASV betreft, staat de deur voor iedere politieke partij open die werkelijk iets wil doen (of zegt dat te willen) voor de binnenvaart. Daarom is er al een breed scala aan partijen langsgekomen: VVD, SP, D66 en PvdA bijvoorbeeld. Maar….er zijn nog steeds partijen die niet eens met de ASV willen praten, over uitsluiten gesproken! Waarbij door Michel Gonlag aangehaald Groen Links tot nu toe uitblonk in het negeren van de binnenvaart, behalve natuurlijk als er een telefoontje te verbieden valt in de stuurhut. Misschien een onderwerp voor een column?

Ondertussen lezen we hoe de heer Gonlag geniet van het multiculturele AJAX. Michel Gonlag mag dan genieten van Ajax, geef mij het vrouwenelftal, maar dat is pas elkaar de bal toespelen!

Sunniva Fluitsma

Evofenedex in de vergadering

Hieronder de spreektekst van de heer Sitskoorn, manager Evofenedex uitgesproken in de ASV vergadering van 22 september 2018

Goedemiddag dames en heren,

Hartelijk dank voor uw uitnodiging om hier vandaag aanwezig te zijn en een paar woorden tot u te kunnen spreken.

Het is alweer een paar maanden geleden, dat we op het kantoor van ASV op bezoek zijn geweest en daar hebben gesproken over hoe we als verladers en binnenvaart kunnen samenwerken om de binnenvaart te versterken.

En sinds die tijd is er ook een aantal concrete stappen gezet.

Maar we zijn er nog niet en daarom is het goed om, ook vandaag hier weer, met elkaar in gesprek te blijven en meer te vertellen over Evofenedex en de koers die we varen om de binnenvaart sterk te maken en te houden.

Zo hebben we samen met de ASV de petitie aangeboden aan de Tweede Kamer tegen de CCR-eisen waar schippers tegenaan lopen en waar enorme investeringen mee gemoeid zijn, zonder dat nut en noodzaak voor die eisen volgens ons voldoende is aangetoond. Denk aan lampje voor- en achteruit en belachelijke, want voor veel schepen onhaalbare, geluidseisen.

Wij vertegenwoordigen 15.000 handels- & productiebedrijven, ook wel verladers genoemd. Zij zijn de eigenaren van producten, van vracht, van lading en als hun producten van A naar B moeten, de opdrachtgevers van het vervoer. Daarvoor gebruiken ze alle modaliteiten. Wij ondersteunen onze leden op het hele gebied van internationale handel en logistiek.

Van onze 15.000 leden werken er ongeveer 1.400 direct met de binnenvaart, maar een veel groter deel is indirect afhankelijk van de binnenvaart.

Dat zijn hele grote bedrijven zoals Tata Steel, maar ook veel kleinere bedrijven verspreid over het hele land, vaak ook gevestigd in en om steden of kleinere bedrijventerreinen aan het water. Daarom is ook het kleine schip voor ons zo belangrijk, omdat die tot in de haarvaten van het systeem van binnenwateren kunnen komen.

Als we naar logistiek kijken en ook naar de binnenvaart zijn er wat ons betreft drie zaken van belang.
Ten eerste een goede ketensamenwer-

king, waarbij je niet alleen vanuit je eigen perspectief kijkt maar keten-breed om zo te zorgen voor een zo goed mogelijke dienstverlening.
Het tweede punt is de verduurzaming van deze logistieke keten en ten derde zetten we ons in voor een goede en efficiënte infrastructuur.

Ik zal ze alle drie kort toelichten.
Om te beginnen de ketensamenwerking.
Als een verlader naar de binnenvaart kijkt is, in tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt, niet de prijs het meest van belang.
We voeren al jaren ieder jaar een onderzoek uit onder onze leden die gebruik maken van containers. We vragen hen wat ze belangrijk vinden bij het vervoer van containers over water en reiken vervolgens een prijs uit aan de rederij die het beste scoort op zaken die verladers belangrijk vinden.

Prijs staat daarbij altijd in de top 5, maar nooit op nummer 1.
Betrouwbaarheid en leveringszekerheid bijvoorbeeld scoren altijd hoger dan prijs. Natuurlijk zijn er ook verladers die hun vervoer alleen maar op prijs kiezen, maar het onderzoek laat zien dat veel handels- & productiebedrijven in de basis bereid zijn om voor een betere dienst ook meer te betalen.

Ook in de samenwerking tussen binnenvaart en verladers biedt dit mogelijkheden om tot duurzame samenwerking te komen. Kijkend naar de binnenvaart zien we dat de sector grotendeels nog traditioneel is onderverdeeld in drie categorieën: verladers, bevrachters en schippers en dat die nog niet altijd optimaal met elkaar samenwerken.

Vanuit Evofenedex zetten wij op dit moment sterk in op meer lange-termijn-relaties tussen die partijen. Hierdoor wordt het voor binnenvaartschippers eenvoudiger te investeren en geniet de verlader van de voordelen van een vaste relatievloot waar het bedrijf over kan beschikken. Er zijn steeds meer bedrijven die open staan voor een dergelijke lange termijn samenwerking.

Ook zijn we zeer actief met projecten om onze leden te helpen hun lading over water in plaats van over de weg te laten vervoeren. We merken dat veel provincies heel erg geïnteresseerd zijn in deze projecten en daar ook geld voor over hebben. We benaderen provincies dan ook actief om meer projecten op te pakken en we halen politieke partijen over om het stimuleren van de binnenvaart op te nemen in hun programma's voor de aankomende verkiezingen voor de Provinciale Staten.
De verduurzaming van de binnenvaart is de komende jaren ook een belangrijk onderwerp voor ons. Waarbij de binnenvaart nu nog veel schoner is dan wegtransport, is dat geen zekerheid voor de toekomst als we de binnenvaart niet nog schoner maken. Als Evofenedex zetten we in op drie zaken. Ten eerste op 'meten-aan-de-pijp' en de inzet van biobrandstoffen in opmaat naar een ombouw naar dieselelektrisch, volledig elektrisch of waterstof elektrisch (zo is er nu bijvoorbeeld een interessant project dat Tata Steel uitvoert met PTC coöperatie).

Ten tweede op een innovatiefonds waarmee een deel van de investeringen gefinancierd kan worden en tot slot op de al genoemde lange-termijn-samenwerking tussen verladers en binnenvaartbedrijven, waardoor de binnenvaartondernemer ook meer zekerheid krijgt dat investeringen terugverdient kunnen worden.

We werken ook mee aan de Green Deal voor de binnenvaart en zetten ons in om deze afspraken daarin te laten terugkomen.

Optimale infrastructuur is uiteraard ook van groot belang. Zo vinden we dat er vanuit de overheid voldoende middelen moeten zijn voor goede bediening en goed onderhoud van bruggen & sluizen.
Ook het uitbreiden van het aantal ligplaatsen en voldoende sluiscapaciteit in de Zeeuwse delta is voor ons een belangrijk punt.

Verder merken we dat het vaak lastig is dat Rijkswaterstaat over een deel van de kunstwerken gaat en dat andere weer onder Provincies of gemeenten vallen. Met soms alle heel vervelende gevolgen zoals onlangs in Deventer, waar ineens zeven schepen opgesloten werden in de haven.
Bij al deze zaken weten we, dat als we samen optrekken, we meer kans hebben op succes. Ook in de belangenbehartiging richting de overheid en de Tweede Kamer is meer te bereiken als we vaker gezamenlijk met handels- & productiebedrijven en de gehele binnenvaartsector optrekken.

Uiteraard heeft elke binnenvaartvereniging zijn eigen identiteit en hoef je het ook niet op alle punten eens te zijn. Maar er zijn ook genoeg zaken die iedereen aan gaan.

Als je op zo'n moment de krachten bundelt en één signaal afgeeft richting de politiek, is de kans op succes vele malen groter. We hebben onlangs met de versperring van de sluis bij Deventer laten zien, dat het goed werkt als we met alle binnenvaartpartijen samen één signaal afgeven. Zowel ASV, BLN, CBRB als Evofenedex zonden toen een gezamenlijke brief aan de gemeente.

Minder regeldruk vanuit de CCR is ook iets wat we breed gedragen zien worden. En ook dit soort initiatieven zoals nu van de ASV om ons hier uit te nodigen, draagt wat ons betreft bij aan een betere samenwerking. Kortom, we zien er naar uit om in de toekomst meer zaken gezamenlijk op te pakken. Het liefst sector breed, met altijd wel in achterhoofd dat je niet over alles met elkaar eens hoeft te worden. Dank.

ILT: Geen voorlopige certificaten meer

ILT heeft een aantal maanden geleden al aangekondigd niet meer te willen toestaan dat certificaten verlopen en dat voorlopige certificaten gebruikt worden om nog wat tijd te kopen. Enkele weken geleden heeft ILT een instructie aan de marktpartijen (NBKB, Register Holland, BCS en de bekende klasse bureaus) opgesteld met daarin kaders aangaande dit onderwerp.
Deze is instructie gaat al op 1 september 2018 in werking.

Het komt er kortweg op neer dat alle inspecties (inclusief nacontrole) uitgevoerd moeten zijn, voordat het lopende certificaat van onderzoek afloopt. Een voorlopig certificaat mag enkel nog maar afgegeven worden ten bate van het kunnen innemen en het administratief wijzigen van het certificaat. Dit zal voor veel scheepseigenaren wennen zijn en kan in de komende periode ook tot wat dilemma's of problemen leiden. Velen van hen zijn er in de afgelopen decennia namelijk aan gewend geraakt om tot aan het einde van de looptijd van het certificaat te wachten met de inspecties.

Er is wel een overgangsbepaling voor reeds lopende dossiers, waarbij de aanvraag voor 1 september is ingediend. Voor hen geldt nog een uitzondering tot 1 april 2019 en mag het dossier nog op de thans bekende wijze behandeld worden.

Om de scheepseigenaren tegemoet te komen en geen verlies in looptijd van het certificaat te laten leiden heeft ILT eerder dit jaar al de mogelijkheid geboden om de afloopdatum van het reeds lopende certificaat als basis te laten gelden voor het bepalen van de geldigheid van het nieuwe certificaat. Dit in plaats van de inspectiedatum van het casco. Wel is het zo dat het casco niet meer dan een jaar voor afloop van het lopende certificaat geïnspecteerd mag zijn.

Omdat ILT zelf absoluut geen ruchtbaarheid geeft (buiten een presentatie in het voorjaar met een aankondiging) aan deze ingezette koers en het wel goed is dat de markt hiervan op de hoogte is, leek het de EOC raadzaam om de ASV hierover te informeren.
Ter informatie: de website van het NBKB http://www.nbkb.nl/wet-en-regelgeving/

CERTIFICAATPLICHT, GELDIGHEIDSDUUR & VOORLOPIG CERTIFICAAT
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) heeft ItRO nr. 3 opgesteld en deze instructie aan de Certificerende Instellingen opgelegd.

In de instructie staat o.a.:
1. Ingangsdatum van ItRO nr. 3 is 1 september 2018
2. Certificaten mogen niet meer verlopen zijn
3. Een voorlopig certificaat kan alleen worden verkregen als, na droogzetting en inspectie van casco en veiligheid, is gebleken dat het vaartuig aan alle eisen voldoet. Dit betekent dus ook dat eventuele te keuren tekeningen en schema's en alle uit te voeren werkzaamheden n.a.v. geconstateerde afwijkingen moeten zijn uitgevoerd en afgerond.

Een voorlopig certificaat mag pas worden afgegeven nadat het volledige onderzoek met gunstig gevolg is afgerond, en de afgifte van het certificaat nog slechts wacht op de administratieve afhandeling.

Voor reeds vóór 1 september 2018 in behandeling zijnde her-certificeringen geldt een overgangsbepaling tot 1 april 2019. Tot die datum kunnen de al in behandeling zijnde dossiers op de thans gebruikelijke wijze worden afgerond.

Evaluatie boetebeleid

Het Concept rapport evaluatie boetebeleid is af en is besproken met diverse partners.
Nu wordt het definitief gemaakt. Helaas heeft de ASV het definitieve rapport niet meer onder ogen gekregen, terwijl de ASV wel veel opmerkingen heeft geplaatst bij het concept rapport. Dus wat daarmee wordt gedaan…?

Vervolgens (op 1 oktober?) wordt het definitieve rapport aangeboden aan de Minister Cora van Nieuwenhuizen. Zij zou de Kamer moeten informeren.
Wij vinden dat we onze leden en de ondertekenaars van de petitie tegen het boetebeleid op de hoogte moeten stellen. Dat hebben we gedaan op de najaarsvergadering van de ASV.

Wat hebben we in de ASV najaarsvergadering besproken?

- We gaven een indruk van de wijze waarop de evaluatie heeft plaatsgevonden
- We legden verantwoording af voor de inbreng van de ASV in deze
- We noemden geen cijfers en geen namen

INDRUK EVALUATIE BOETEBELEID: ZORGVULDIGE EVALUATIE WAAR VEEL PARTIJEN ZIJN GEHOORD
Opvallend is dat de mening van handhavers en vaarweggebruikers vaak overeenkomt.

NU AL EFFECT
Petitie en evaluatie lijken nu al effect te sorteren:
er wordt (nu) meer in de geest van de wet gehandhaafd, minder naar de letter van de wet (meer waarschuwingen, minder vaak direct een boete)

ONDERWERPEN AANGEDRAGEN IN DE PETITIE
En besproken in de evaluatie:

Werkwijze handhaving niet gelijk en onduidelijk

- Vaarweggebruikers hebben gesignaleerd dat niet alle toezichthoudende diensten op eenzelfde manier handhaven.

Dat wekt verwarring en irritatie.

Kennis en ervaring bij toezichthouders onvoldoende

- Schippers hebben gesignaleerd dat kennis en ervaring bij toezichthouders regelmatig onvoldoende aanwezig is.

De waterpolitie terug?
Vaarweggebruikers vinden het een slechte zaak dat de dienst infrastructuur van de landelijke eenheid breed inzetbaar is; niet alleen handhaving op het water (zoals de voormalige waterpolitie), maar ook op de snelweg, op het spoor en in de lucht.

Convenanten:
De convenanten zijn ter discussie gesteld omdat

- Vaarweggebruikers vinden dat de controle (pakkans) niet gelijk is.
- Vaarweggebruikers ook niet geloven dat er een betere naleving van de wet zou zijn bij de drie bedrijven (100 schepen) waar een convenant mee gesloten is.

Convenanten: mag dat wel?
Gelijke gevallen moeten gelijk behandeld worden.

Vraag van ASV over Risicogestuurd inspecteren aan ILT n.a.v. het conceptrapport evaluatie:
Om risicogestuurd te kunnen inspecteren, zijn de schepen in risicoklassen in gedeeld,

- Zijn dit alleen Nederlandse schepen?
- Krijgen buitenlandse schepen ook een klasse?
- Wanneer denkt men alle schepen in kaart te hebben?
-

Er wordt uitgegaan van goede of slechte bedrijven en ‘alles in orde’ of ‘niet alles in orde’. De ASV vraagt aan ILT: Zit daar verder niks tussen?

Gelijke gevallen moeten gelijk behandeld worden is het uitgangspunt:

- Dat lijkt het werken met convenanten tegen te spreken
- Het lijkt er nu op dat het begrip “gelijke gevallen” dusdanig geïnterpreteerd wordt dat de omstandigheden en consequenties niet of nauwelijks meetellen
- De diepgang van een inspectie verschilt per toezichthoudende instantie. Moet daar niet één lijn in worden aangebracht (of een heldere taakverdeling waarbij iedereen weet waar hij/ zij aan toe is)?

Minder toezichthoudende instanties
De ASV ondersteunt de opmerking om minder toezichthoudende instanties te hebben en in plaats daarvan 25 goed opgeleide en toegeruste toezichthouders.

Vooraf matigen
De ASV wil graag meer weten over de mogelijkheid tot vooraf matigen in andere sectoren. Kan dat in onze sector ook?

Wat doet ILT hiermee?
ILT heeft beloofd om te kijken of ILT intern al zaken kan aanpassen die in het rapport naar voren komen.

Voor wat betreft de functiescheiding ILT en Bureau Bestuurlijke Boete (BBB): Er is een reorganisatie op handen bij ILT waardoor BBB onder Juridische zaken zal gaan vallen.

Nog meer vragen van de ASV n.a.v. het concept rapport
Een van de opmerkingen van de ASV betrof het doel van de Binnenvaartwet 2009 en of dit bereikt is.

- Is de veiligheid van de vaart van schepen op de binnenwateren optimaal gediend met de wijze van handhaven?
- Kan een in sociaal-economisch opzicht goede bedrijfsuitoefening in het vervoer van goederen en personen met deze schepen hierdoor behaald worden?
-

Een antwoord hierop zal - volgens ILT- naar voren moeten komen tijdens een beleidsdoorlichting die ministeries regelmatig uitvoeren.

En nu?
Het definitieve rapport wordt (1-10) naar de Minister gestuurd (hoe dat er uit ziet weten wij niet), vergezeld van notitie waarin ‘Lessons to learn’ zullen worden opgenomen. Het is aan de Minister het naar de Kamer te sturen.

Een ontwijkend antwoord van ILT kwam op de vraag of deze notitie onder de overlegpartners wordt verspreid. Dus moeten wij maar uitgaan van het concept rapport, daar staan tenslotte harde cijfers in die niemand kan ontkennen.

Na evalueren en afstemmen verwachten wij acties om het boete- en handhavingsbeleid aan te passen. Aan de ASV om met een voorzet te komen daaromtrent.

Conclusie: ASV zal haar eigen aanbevelingen (lessons to learn) schrijven voor de Kamer en de Minister n.a.v. het conceptrapport.

Aanbevelingen ASV n.a.v. concept evaluatie boetebeleid

1) (Veel) Minder (verschillende) toezichthoudende instanties en in plaats daarvan 25 goed opgeleide en toegeruste toezichthouders aanstellen.
2) Helder inzichtelijk handhavingsbeleid vaststellen voor de diverse handhavers.
3) Alle toezichthouders regelmatig bijscholen
4) (Indien dit handhavende organisaties blijven:) data van door de provincies, Waternet en Waterschap Rivierenland uitgevoerde inspecties collectief beschikbaar stellen.

Waarom deze aanbevelingen?

- Minder toezichthouders zullen eerder expertise ontwikkelen door regelmatiger uitoefenen toezichthoudersfuncties.
- Bijscholing wordt overzichtelijker en meer controleerbaar.
- Minder onnodige controles
- Door ervaring en kennis van de toezichthouders zal er eerder rekening gehouden kunnen worden met bepaalde omstandigheden
- Minder kans op fouten in boeterapporten

5) **De waterpolitie terug**

Waarom deze aanbeveling? Expertise, betrokkenheid, deskundigheid en ervaring leiden tot meer respect tussen handhaver en gehandhaafde en een "eerlijker" wijze van handhaven.

6) **Convenanten afschaffen**

Waarom deze aanbeveling? Convenanten zijn in strijd met het uitgangspunt dat

- Gelijke gevallen gelijk behandeld moeten worden
- Het toezicht op en de handhaving van veilig en eerlijk vervoer over water voor een **zoveel mogelijk gelijke** controle vraagt,

7) **Aanpassing boetecatalogus**:
Boetes proportionaliseren n.a.v.

- Mate waarin gevaar zou kunnen ontstaan uit de overtreding
- Mate waarin er economisch voordeel zou kunnen worden behaald
- Mogelijkheid de hoogte van een bestuurlijke boete vooraf te matigen

Waarom deze aanbeveling?

- Zodat de veiligheid van de vaart van schepen op de binnenwateren optimaal gediend is met de wijze van handhaven
- Zodat de wens om een in sociaal-economisch opzicht goede bedrijfsuitoefening in het vervoer van goederen en personen met deze schepen te behalen beter uitgevoerd wordt.

8) Zaken als "(wel of geen) goed zeemanschap' "(niet) te goeder trouw handelen" en dergelijke structureel meenemen bij de beoordeling van een bepaalde zaak
9) Beboeten op afstand schrappen.

Waarom deze aanbeveling?

- Zodat de veiligheid van de vaart van schepen op de binnenwateren optimaal gediend is met de wijze van handhaven
- Zodat de wens om een in sociaal-economisch opzicht goede bedrijfsuitoefening in het vervoer van goederen en personen met deze schepen te behalen beter uitgevoerd wordt.
- Zodat er een draagvlak ontstaat voor de wijze van handhaven.

10) Beroepsprocedure vereenvoudigen en verduidelijken.

- Tijdspanne om zienswijze in te dienen verruimen tot 6 weken
- Wijze waarop zienswijze ingediend kan worden vereenvoudigen (digitaal, bv. per e-mail)

Waarom deze aanbeveling: schippers ervaren het proces van zienswijze indienen en beroep aantekenen tegen een voornemen tot boeteoplegging en de uiteindelijke boeteoplegging als een (te) hoge drempel.

11) Het Bureau bestuurlijke boete (BBB) voegen onder juridische zaken en niet langer onder het Ministerie IenW

Waarom deze aanbeveling: daarmee wordt deze organisatie een meer onafhankelijk instrument en niet langer een verlengstuk van ILT

Schipper door rechtbank vrijgesproken

voor bekeuring “verkeerd ligplaats nemen” Amsterdam

Het Amsterdamse havenbedrijf heeft de mogelijkheid om te vervolgen, zoals veel schippers aan den lijve hebben ondervonden. De Amsterdamse haven heeft ook nogal eens zo haar eigen regels zoals we weten, die behoorlijk streng gehandhaafd worden. Denk aan het generatorverbod dat tot in het extreme wordt gehandhaafd, maar ook in andere gevallen is men er als de kippen bij om te vervolgen en te beboeten.

Zo ook bij schipper Ruijtenberg die ’s avonds zijn schip verkeerd afgemeerd had, omdat het bord waarop de verplichting stond om “kop voor” af te meren niet verlicht was en dus voor de schipper onleesbaar.

De Amsterdamse havendienst vond het argument van de schipper onzin en besloot een boete uit te schrijven van enkele honderden euro’s. De schipper liet het er niet bij zitten en –hoewel het hem aanzienlijk meer kost om zijn schip stil te leggen om naar de rechtbank te gaan- liet de zaak voorkomen. Niet alleen de rechter had begrip voor het verhaal, verduidelijkt met foto’s van de situatie overdag en ’s nachts, maar zelfs de officier van justitie begreep dat hier zeker geen opzet in het spel was en eiste dus geen boete.

Nu is het aan Amsterdam om met goede verlichting te zorgen dat dit soort misverstanden niet meer kunnen voorkomen (en aan de schippers om niet zomaar een boete te accepteren zodat het handhavingsbeleid wat redelijker wordt).

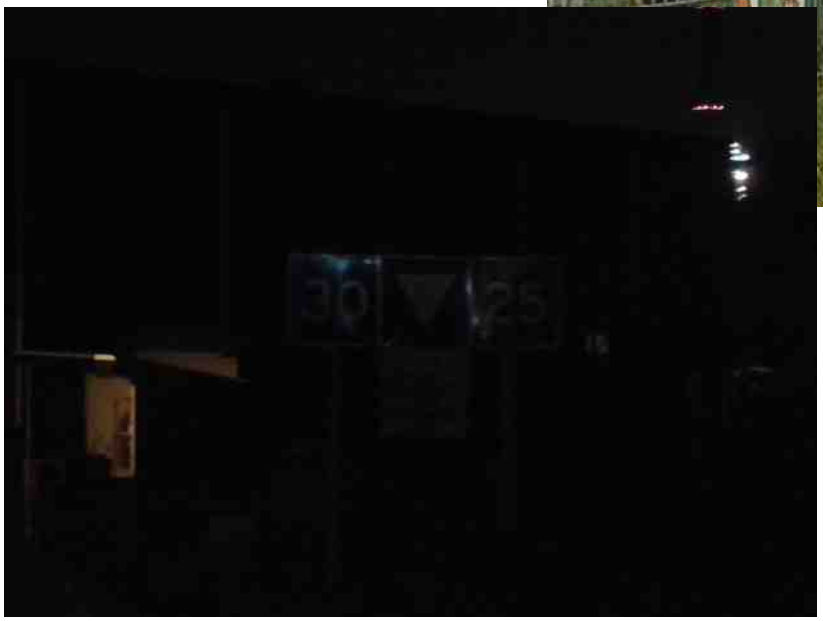
Boete ingetrokken om onzichtbaar verbodsbord

Jaring Ruijtenberg hoeft geen boete te betalen voor het verkeerd afmeren in de Amsterdamse Sonthaven. Dat bepaalde de rechter op 11 september.

De schipper van ms Duplus was daarvoor twee jaar terug bekeurd. Hij maakte in de rechtszaal echter aannemelijk dat hij niet kon weten dat hij daar niet achteruit mocht afmeren. Toen hij ’s avonds in het donker arriveerde, was het onverlichte verbodsbord niet zichtbaar, zo was zijn verweer. Er lag bovendien al een ander schip zo.

Het schikkingsvoorstel was 210 euro, maar Ruijtenberg weigerde te betalen. Hij liet de zaak voorkomen. “Uit financieel oogpunt had ik beter die 210 euro kunnen betalen; nu moest ik mijn schip een dag stilleggen en dat is duurder. Maar het ging me om het principe. Ik wil bewerkstelligen dat Havenbedrijf Amsterdam nu verlichting op die borden plaatst, zodat ze wél te zien zijn.”

Niet alleen de rechter, ook de officier van justitie was het met de schipper eens. Hij trok de schikking in.



Een duidelijk verschil van “dag en nacht”!

Lang leve de afstandsbediening

Ook al blijft RWS zeggen dat bedienen op afstand “vlot en veilig” is, wij zien toch wel erg veel voorbeelden van het tegendeel. Is het vlotter? In sommige gevallen zou het kunnen, maar meestal niet. Wel in theorie, maar de praktijk leert dat men bij bedienen op afstand zoveel “veiligheidsmarges” neemt, dat het bepaald niet sneller gaat. Daar komt bij dat sluizen opeens “korter” worden vanwege de veiligheid en schepen bepaalde sluizen niet kunnen gebruiken.

Een voorbeeld
In juli 2017 besluit Gedeputeerde Staten (GS) Flevoland tot aanpassing van schutlengtes en breedtes van de provinciale sluizen. Hiermee worden de maximale schutlengtes in lijn gebracht met de geldende veiligheidsrichtlijnen van Rijkswaterstaat (2011) en het Waterschap Zuiderzeeland.

In de Flevoland heeft de Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluizen geleid tot het volgende

- Een achteruitgang voor de binnenvaart.
- Agenderingsverzoek van de PVV; Nadere motivatie en onderbouwing van deze maatregel.
- Gedeputeerde Staten laat onderzoek doen door Panteia.
- Onderzoek naar maatschappelijke en economische impact van de voorgestelde beperkingen.
- Vervolg commissievergadering met insprekers. (Ger Veuger namens de ASV!)

Resultaat tot nu toe

- N.a.v. commissie vergadering met insprekers, laat de provincie Flevoland alsnog onderzoek doen naar de haalbaarheid en voordelen om aanvaarbeveiliging te plaatsen in de Zuidersluis in Almere.
- Tevens zal de Urkersluis opnieuw worden bekeken.
- Resultaat: Zuidersluis krijgt een aanvaarbeveiliging en voor de Urkersluis worden aanvullende voorwaarden gesteld.
- Helaas blijft de provincie vasthouden aan de beperking van de Friese sluis.

Ongevallen:
Helaas zien we ook veel ongevallen ontstaan door het op afstand bedienen. Recentelijk heeft één van onze denktankkleden de Paddepoelsterbrug - een fietsvoetbrug – weggevaren, omdat de brug geopend was en plotseling weer dicht ging. Het resultaat ziet u hierbij.

OPROEP: EVALUATIE OP AFSTAND BEDIENDE KUNSTWERKEN
Omdat we wel eens willen weten wat nu werkelijk de voor- en nadelen zijn van het bedienen op afstand, vragen wij de politiek om te pleiten voor een evaluatie van op afstand bediende (waterweg) kunstwerken.

Wensen ASV gehonoreerd:

Vervanging oeverconstructie Merwedekanaal II

Zoals een aantal maanden geleden beloofd, zou de ASV nog horen of onze wensen ten behoeve van het project “Vervanging oeverconstructie Merwedekanaal II” worden meegenomen in het ontwerp en contract voor de uitvoering.
Bijgevoegd vindt u de door de ASV gestelde wensen, met daarachter bij ‘honorering’ en ‘toelichting terugkoppeling’ aangegeven of onze wensen worden meegenomen. Indien een wens niet wordt meegenomen, is dit toegelicht.

De komende maanden is men nog bezig met de afronding van het referentie-ontwerp en het contract voor het project.
Naar verwachting start de aanbesteding eind dit jaar en wordt de aannemer mei 2019 gekozen. Daarna gaan de werkzaamheden van start.
Einde 2021 zijn naar verwachting op 10 locaties langs het Merwedekanaal de oevers vervangen.

Meer informatie over het project is ook te vinden op:
https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/vaarwegen/oevers/oeververvanging-1/oeververvanging/

Honoreringsbesluit ASV

Elstitel	Toelichtende tekst	Honorering	Toelichting terugkoppeling
Veilige groene oevers	Schuine, groene oevers, waarbij de veiligheid van mens en dier zoveel mogelijk gewaarborgd is. Met genoeg voorzieningen om uit het water te komen.	ja	
Voldoende afmeermogelijkheden met auto afzetplaatsen en walstroomvoorzieningen	Voldoende afmeermogelijkheden realiseren met auto afzetplaatsen en voldoende walstroomvoorzieningen. Bij de afmeerplaatsen dient rekening gehouden te worden met steeds grotere schepen.	Nee	Ter plaatse van locatie 6, op de ligplaats beroepsvaart, de grond achter de oever wordt niet voorzien van semi-bermverharding, omdat afzetten ook mogelijk is zonder verharding. Verder zijn extra afzetplaatsen niet nodig, locatie bij Gorinchem heeft al een dergelijke voorziening. Walstroom blijft behouden.
Beperken overlast	De aannemer dient overlast te beperken door stremmingen van de vaarweg en tijdelijk ligplaatsverbod zo mogelijk te voorkomen. De aannemer dient aanliggende bedrijven te informeren over beschikbare ligplaatsen en de planning van de werkzaamheden, zodat zij hun werkzaamheden daarop kunnen aanpassen. Tijdig aangeven wanneer wachtplaatsen buiten gebruik zijn en ook aangeven waar men dan terecht kan.	ja	
Communicatie gebruikers vaarweg	Communicatie naar de gebruikers van de vaarweg dient te verlopen via teletekst en via een lichtkrant bij de sluizen.	ja	
Communicatie met ASV	Communicatie met ASV dient via de mail te verlopen met Sunniva Fluitsma	ja	

Zwolle: Walstroom

De gemeente Zwolle lijkt bereid te zijn de walstroomvoorzieningen mede op ons verzoek aan te passen. Wij kregen de mogelijkheid om hierover onze gedachten door te geven aan leden van de Zwolse gemeenteraad. In onderstaande schrijven ziet u een uittreksel van deze brief.

Door de verschillende type schepen is er naast een behoefte aan 220 volt aansluitingen een groeiende behoefte aan 380 volt aansluitingen. Ook zou het aantal aansluitingen voldoende moeten zijn. De Prinses Margriethaven biedt plaats voor wel 30 schepen en deze horen allemaal gebruik te kunnen maken van walstroom. De meeste schepen zijn voorzien van een 32 ampère aansluiting, maar voor moderne schepen is dit niet voldoende en die zouden natuurlijk ook nog steeds gebruik moeten kunnen maken van de walstroom. Ons advies is om zowel 63 ampère aan te bieden als 32 ampère en 16 ampère, zodat iedereen gebruik kan maken van walstroom. Op dit moment zijn er alleen stroomkasten die stroom afgeven na inworp van muntgeld. Graag zouden we zien dat de gemeente de stroomkasten voorziet van een nieuw systeem, waarbij de voorziening geactiveerd wordt middels het zogenaamde “parkline” systeem. Zo kan het schip voor een langere periode van de stroomvoorziening gebruik maken zonder dat er constant muntgeld in de kast geworpen moet worden. Daarnaast heeft het als bijkomend voordeel dat de kasten ook niet meer geleegd hoeven te worden en het risico op diefstal en beschadiging daardoor naar nul gaat. Naast park-line zijn er meer aanbieders waaronder walstroom.nl. Daarbij aangetekend, dat de tarieven op vergelijkbare hoogte zouden moeten zijn met de tarieven voor “walbewoners”. Een ander denkbaar scenario zou zijn dat de gemeente de walstroom gratis aanbiedt aan schepen die havengeld betalen om de binnenvaart te stimuleren. De gemeente Utrecht, Groningen, Delfzijl en Breukelen gaan u daar dan al in voor.

We zien dat er gesproken wordt over een generatorverbod in de haven. Wij willen als ASV uitdrukkelijk benadrukken, dat we tegen een walstroomverplichting zijn. Er zijn namelijk schepen die kortstondig of voor een lange periode zelfvoorzienend zijn, waarbij het gebruik van een generator niet nodig is. Een walstroomverplichting zou betekenen, dat schepen altijd een kabel uit moeten leggen en zich aan moeten sluiten op walstroom. Dit terwijl een aantal schepen, door bijvoorbeeld het gebruik van zonnepanelen en accu’s, al voldoen aan de wens het generatorgebruik te stoppen. Een walstroomverplichting zou dus zijn doel voorbijschieten. Een generatorverbod zou een optie kunnen zijn, maar dit is volgens de ASV onwenselijk. Er zijn tal van scenario’s denkbaar, dat er toch kortstondig gebruik gemaakt moet worden van de generator. Hierbij zijn situaties denkbaar als een defect aan de installatie aan boord of aan de wal, een reparatie aan boord of een onmogelijkheid om aan te sluiten. Wij zijn ervan overtuigd, dat wanneer er een goede walstroomvoorziening aangeboden wordt tegen een reëel tarief elk schip hiervan gebruik zal maken. Een goede optie zou zijn een generatorverbod tussen 22.00 uur en 08.00 uur, met als uitzonderingen overmacht. Mocht later blijken dat schepen zich toch niet aansluiten kan een generatorverbod altijd nog ingevoerd worden.

AIS status leidt tot bekeuringen

Onderstaand bericht ontving de ASV

> Wij hebben zojuist een bekeuring binnen voor het niet actualiseren van de AIS status, paragraaf 4.07 nr. 5 van de 'Rheinschifffahrt Polizei Verordnung'.
> Dit is in mijn ogen een overbodig artikel, omdat op de vaarkaart automatisch te zien is of een schip vaart of stilligt.
> Het is een mooie manier van de WSP om aan geld te komen, want de meeste schippers doen deze omschakeling niet; men vindt 't allemaal overbodig.
> Daarom aan u het verzoek om dit op de agenda te krijgen en om hier wat aan te doen, zodat we van dit onzinnige artikel verlost worden.

Nu is het de ASV ook opgevallen dat deze manier van handhaven aan de orde is en daarom heeft de ASV dit al op verschillende overleggen aan de orde gesteld. Echter, het probleem blijkt niet (of onvoldoende) tot andere vertegenwoordigers doorgedrongen te zijn of wordt in ieder geval niet op de juiste waarde geschat. In ieder geval wordt de ASV tot nu toe niet gesteund in onze kritiek op deze gang van zaken.

Het mag het duidelijk zijn dat de ASV altijd tegen een AIS verplichting is geweest. Zeker vanwege dit soort toestanden die uit een verplichting voort kunnen komen. Het mag ook duidelijk zijn dat, zolang de ASV daar alleen in staat, het moeilijk is een wijziging in beleid voor elkaar te krijgen.
We zien dus geen verbetering in de wijze waarop overheden en instanties met AIS omgaan: Integendeel, we zien ontwikkelingen die ertoe lijken te leiden dat AIS meer en meer ingezet gaat worden om te handhaven en om te gebruiken voor "handige" doeleinden zoals innen van havengeld. Daar zitten veel risico's aan vast.

Ondertussen blijft de ASV dit op alle verschillende overleggen aan de orde stellen. Ook dit specifieke onderwerp waarop wij echter als tegenargument van collegabonden te horen krijgen, dat dit slechts één handeling is (dus wat is het probleem nu helemaal?).
Zo horen wij zelfs de opmerking dat deze status automatisch zou veranderen. Een opmerking die duidelijk maakt dat niet iedere vertegenwoordiger op de hoogte is van de feiten.

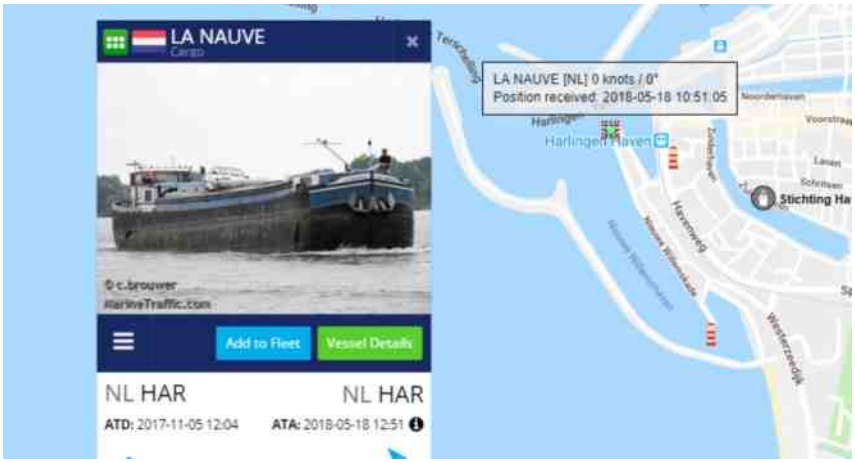
Willen we iets bereiken hierin dan zullen de diverse brancheorganisaties overtuigd moeten raken dat er werkelijk een probleem is. Op de laatste vergadering met de CCR Rijnvaartcommissaris is dit dan ook weer door de ASV aan de orde gesteld. Wij roepen u op om uw stem hierin te laten horen.

Mocht u willen reageren, dan kan dat op ASV facebook maar ook direct met een mail naar info@algemeeneschippersvereeniging.nl

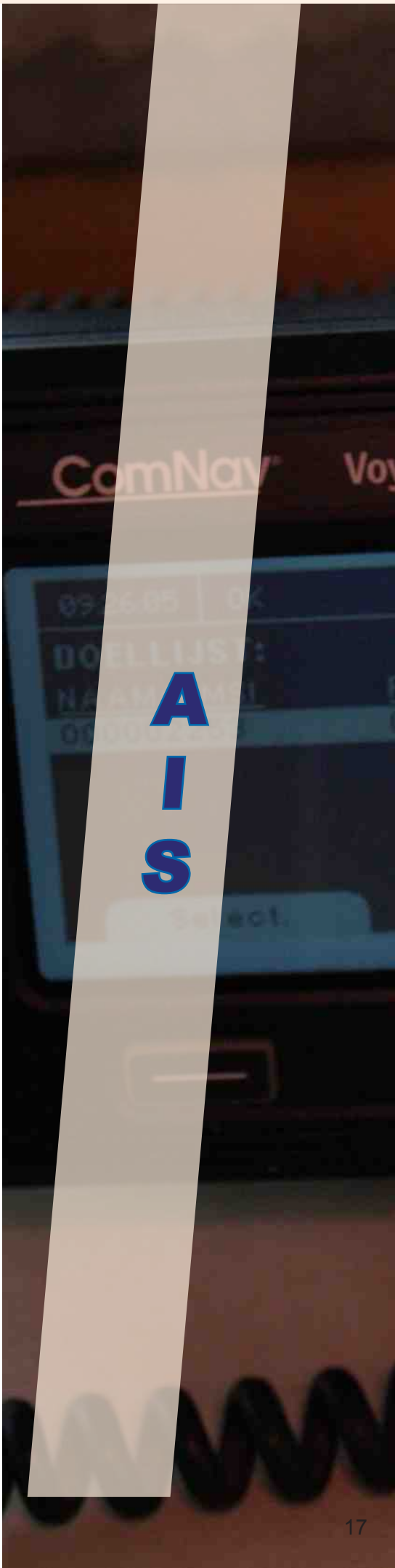
Ter info: zo heeft de ASV het verwoord in de reactie op de evaluatie:

2. Navigatiestatus.
De ASV vraagt zich af wat de toegevoegde waarde is voor de veilige vaart van het veranderen van de navigatiestatus. De ASV wil van de CCR weten wat de toegevoegde waarde is? Als de toegevoegde waarde nihil is (wat wordt aangetoond door het feit dat het zo weinig wordt gedaan), dan is er geen reden dat de verplichting blijft bestaan. De status "Onderweg met motor" kan dan 24/7 als status ingesteld blijven.

Automatiseren kan ook, maar dat heeft als nadeel dat je dan bestraft kan worden voor falende techniek.



Ja ja.. Schip is al ruim 2 jaar in Engeland ... Zoooooo betrouwbaar die AIS...



Schriftelijke reactie Agentschap Telecom

betreffende gebruik van AIS

Onderstaande brief heeft de ASV op 9 oktober 2018 gestuurd naar het Agentschap Telecom.

Hierbij doen wij een schriftelijke reactie toekomen ten aanzien van het overleg van 26 september jl., waar de ASV helaas niet bij aanwezig kon zijn. Binnen de ASV is AIS al geruime tijd een belangrijk onderwerp, met name in relatie tot privacy. Wij zien dat AIS een grotere rol is gaan spelen in de binnenvaart en dat overheden en organisaties het systeem voor meer doeleinden wil gaan gebruiken dan waar het primair voor bedoeld is; een hulpmiddel om de vaart veiliger te maken. In dat kader is het belangrijk dat AIS gegevens, die daarbij relevant zijn, betrouwbaar zijn (zoals scheepsnaam, positie, afmetingen en snelheid).

Jaren geleden is echter al geconstateerd dat het systeem vele fouten vertoont, die een negatieve invloed hebben op de veilige vaart. Onder andere vanwege de onbetrouwbaarheid en het gebrek aan waarborging van de privacy is de ASV destijds tegen een verplichting geweest.

Dit voorjaar is door de CCR een rapport gepubliceerd over de gedane evaluatie van de AIS-verplichting, waarin de vele storingen worden benoemd (de reactie van de ASV op dit rapport vindt u als bijlage). Wat de oorzaken daarvan zijn, is echter niet bekend. Er wordt in datzelfde rapport voorgesteld om onderzoek te doen naar de oorzaken van de vele storingen. Omdat de vele storingen al jaren bij de CCR onder de aandacht worden gebracht, vindt de ASV een onderzoek een goed idee, aangezien AIS een steeds belangrijkere rol gaat spelen bij navigeren. Een onbetrouwbaar systeem kan/zal leiden tot gevaarlijke situaties. De ASV is van mening dat dit ook bij Agentschap Telecom een hoge prioriteit moet hebben/krijgen.

Voor de ASV zijn gegevens als navigatiestatus, diepgang, bestemming, ETA e.d. niet of minder relevant om AIS te gebruiken als hulpmiddel bij navigatie. Bij de invoering van AIS heeft de overheid de afspraak met de binnenvaart gemaakt, dat de gegevens beperkt zouden blijven tot scheepsnaam, afmetingen, positie en snelheid van schepen. Voor de overige gegevens volstaat het o.i. dat schippers dit vrijwillig kunnen invullen, omdat ze voor de veilige vaart geen toegevoegde waarde hebben.

Dat AIS primair bedoeld is als hulpmiddel bij navigatie, is ook iets wat met betrekking tot handhaving van AIS van belang is. Het is onnodig om een boete uit te schrijven voor niet correct ingevoerde gegevens, als die gegevens geen negatieve invloed hebben op de veilige vaart. Mochten voor de veilige vaart relevante gegevens niet kloppen, is het maar de vraag in hoeverre de schipper daarvoor verantwoordelijk kan worden gehouden, omdat in de meeste gevallen de oorzaak van technische aard is.

Daarnaast is de bescherming van de gegevens die via AIS worden verstuurd immer nog niet goed geregeld. Zowel de verplichte als de vrijwillige instellingen kunnen door iedereen worden ingezien via internet. De ASV wijst er al geruime tijd op dat deze praktijken illegaal zijn, maar tot dusver wordt daar door de overheid - terwijl een waarborging van de privacy eveneens een toezegging is geweest van die overheid - niet tegen opgetreden. De ASV bemerkt dat in vrijwel alle overleggen waar het onderwerp AIS wordt besproken, het probleem omtrent schending van de privacy stelselmatig wordt genegeerd en men doorgaat met de plannen om AIS voor andere doeleinden te gebruiken dan waar het primair voor bedoeld is, als hulpmiddel bij navigatie.

Rekening houdend met de onbetrouwbaarheid en het gebrek aan waarborging van de privacy, komt de ASV tot de conclusie dat AIS alleen geschikt is voor het gebruik als hulpmiddel bij navigatie. Andere doeleinden zullen problemen ondervinden vanwege deze zaken en daardoor onwenselijk. Diverse overheden en organisaties zien dat anders en willen AIS-gegevens zo spoedig mogelijk gebruiken voor bijv. inning van havengeld of planning bij (container)terminals. Zij hebben daar ongetwijfeld belang bij, maar voor de ASV staan de belangen van de schippers voorop. Die schippers hebben het meeste belang bij een betrouwbaar systeem met een gewaarborgde privacy.

Wij willen u, Agentschap Telecom, vragen in de communicatie de door de ASV naar voren gebrachte punten mee te nemen;

- AIS is primair bedoeld als hulpmiddel bij navigatie.
- Verbetering van de betrouwbaarheid van het systeem heeft hoge prioriteit.
- Voor de veilige vaart zijn alleen scheepsnaam, positie en snelheid relevante gegevens.
- Overige gegevens (zoals diepgang en ETA) dienen vrijwillig te blijven.
- Handhaving van AIS is vaak onnodig of onterecht.
- Schending van de privacy komt grootschalig voor en wordt niet aangepakt.
- AIS is niet geschikt voor doeleinden als havengeldinning en terminalplanning.

Met deze schriftelijke inbreng hopen wij u te hebben ingelicht over hoe de ASV aankijkt tegen het gebruik van AIS. Wij waarderen het dat Agentschap Telecom de ASV wil betrekken bij het opzetten van een communicatieplan over het gebruik van AIS. Het juiste gebruik van AIS is van belang voor de veilige vaart en een goede communicatie hierover richting gebruikers evenzo.

Met vriendelijke groet,

“Bescherming tegen geluidshinder en trillingen”

Duitsland blijkt, zo hebben wij via het OTNB overleg meegekregen, vermindering van het door binnenvaartschepen veroorzaakte verkeerslawaai af te willen dwingen bovenop de regelgeving die er al ligt. Duitsland heeft in 2009 het zogenoemde “Verkehrslärmschutzpaket II” aangenomen, een maatregelenpakket waarin Duitsland zich ertoe verplicht geluidshinder met ca. 5 dB (A) terug te dringen en dit geldt ook voor lawaai dat door binnenvaartschepen veroorzaakt wordt.

Het is dus volgens (niet alleen) de ASV een Duitse, interne maatregel, maar daar kunnen alle schepen die daar varen natuurlijk mee geconfronteerd worden.

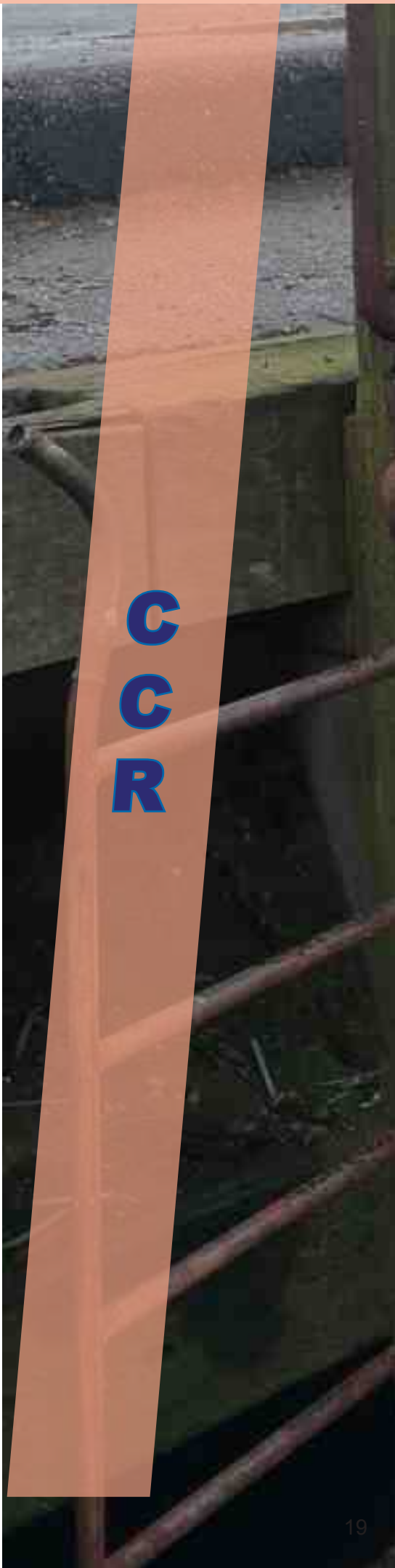
Duitsland richt zich op personeel wat geluidseisen betreft
Toch bevestigt dit voorstel ook datgene wat de ASV (en daarin staan we kennelijk wel alleen) al diverse malen heeft aangetoond: dat de Duitsers deze regelgeving richten op schepen met personeel.
Zoals we al eerder duidelijk maakten, gaan de geluidseisen (ook wat CCR betreft) over de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico’s van fysische agentia (trillingen en lawaai).

Duitsland richt zich bovendien juist op motoren die in de laatste jaren werden ingebouwd
Het grappige (?) aan het verhaal is dat – daar waar Nederland alleen kijkt naar de schepen met een bouwjaar voor 1976 (want de anderen zijn automatisch goedgekeurd wat geluidseisen betreft) - stelt Duitsland dat er met name rekening is gehouden met de overgangsbepalingen die gelden voor de motoren die in de laatste jaren werden ingebouwd.

Wat verontrustend is, is een aanpassing van het aantal toegestane decibellen NAAR BENEDEN!
Zo mag het geluid bij stilliggende drijvende werktuigen wanneer de werkinrichtingen in bedrijf zijn op 25 m afstand zijdelings van de scheepshuid niet meer bedragen dan 60 dB(A), dat was 65 dB(A); dat is dus een reductie van 5 dB(A); Maar dat is dus een Duitse maatregel.

Verrassend is dat tegelijkertijd de (geluids)niveaueisen van de geluidsdruk van een liggend schip naar achteren geschoven worden
Goed voor schippers om te weten dat sommige zaken juist naar achteren geschoven lijken te worden. Niveau van de geluidsdruk van een liggend schip was max 65 dB(A) waar men aan zou moeten voldoen bij N.V.O., doch uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na 1.1.2035, terwijl het was dat men er aan zou moeten voldoen bij N.V.O. doch uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na 1.1.2020.

Vaststelling blootstellingswaarde trillingen vanaf de eerstvolgende certificaatvernieuwing
Voor de meting van trillingen in het lichaam en de vaststelling van de blootstellingswaarde wordt een nieuwe instructie voor de toepassing van de standaard voorgesteld. Dat aan de voorschriften wordt voldaan, moet door de scheepseigenaar aan de hand van een verklaring van een erkend deskundige kunnen worden aangetoond.
Er wordt een zeer korte overgangsbepaling voorgesteld, omdat op grond van de richtlijn de waarden al sinds 15.02.2006 (geluidshinder) resp. 06.07.2005 (trillingen) nageleefd hadden moeten worden.



AIS van hulpmiddel naar navigatie instrument?

CCR houdt nu al rekening met regelgeving wat betreft autonoom varen.

Hogere eisen aan AIS apparaat? Nog meer kosten opgelegd door de CCR?

Het lijkt erop dat de CCR constateert, dat AIS meer en meer als navigatiemiddel wordt gebruikt. Daar is het apparaat niet voor gemaakt (maar volgens de ASV een logische ontwikkeling als je zo'n apparaat verplicht stelt en handhaaft alsof er zonder AIS niet gevaren zou kunnen worden). Maar als deze ontwikkeling officieel wordt gemaakt, is het vervolg, dat schippers straks een nieuwe AIS krijgen voorgeschreven.

Waarom deze ontwikkeling?
Volgens de CCR is Inland AIS momenteel alleen een navigatiehulp, geen noodzakelijk navigatie-instrument. Men heeft echter vastgesteld dat schippers er steeds vaker gebruik van maken om te navigeren.

Dit gebruik, dat -volgens de CCR- niet conform de voorschriften is, werpt –volgens diezelfde CCR- verschillende vragen op en houdt een risico in voor de veiligheid in de binnenvaart.

De CCR vraagt zich af of er daarom rekening moet worden gehouden met deze praktijk en daarmee –nog steeds volgens de CCR- Inland AIS een verplicht navigatie-instrument zou moeten worden.

In dat geval zouden ook de vereisten met betrekking tot Inland AIS strenger moeten worden.

Navigeren op navigatiekaarten brengt de veiligheid in gevaar?
We horen dat –nog steeds volgens de CCR- in de praktijk, en vooral in Nederland, veel schippers Inland ECDIS zouden gebruiken om te navigeren, zelfs wanneer dat niet aan AIS is gekoppeld. De opmerking over het navigeren op ECDIS-kaarten verbaast de ASV. Het zijn toch navigatiekaarten?!

Maar hierdoor komt de veiligheid in gevaar, stelt de CCR.

En, voortvarend als altijd, die CCR, wordt er opgemerkt dat gezien de aangekondigde ontwikkelingen op het gebied van autonoom varen deze technologie vroeg of laat verplicht zal moeten worden.

En zo ligt er weer een voorstel om een probleemanalyse te verrichten, zodat deze tijdens de volgende vergadering van het Comité kan worden besproken.

CCR met zichzelf in tegenspraak
Maar we lezen ook dat als geautomatiseerd varen aan belang wint, deze (IENC) kaarten aan boord niet meer nodig zullen zijn. Dat lijkt met elkaar in tegenspraak.

Tegelijkertijd lijkt het niet de bedoeling te zijn om het gebruik van de IENC-kaarten op korte termijn verplicht te stellen. Wij kennen tot nu toe het begrip ENC-kaarten. De I staat voor Internationaal aanvaarde standaardisering van ENC-kaarten, die dan IENC gaan heten en die door bepaalde -nu gebruikte systemen- niet meer gelezen schijnen te kunnen worden.

AIS gebruikt voor andere doeleinden:
Daarnaast zien we in de stukken dat men de mogelijkheid ziet om de gegevens voor allerlei doeleinden te gebruiken.
Onder andere gebruik van het AIS-signaal als invoer voor de tachograaf, ter controle van de rusttijden, met prioriteit "B", dus HOOG! Oftewel; AIS zou dan gebruikt worden om de tachograaf te controleren.

De RIS-werkgroep heeft bovendien besloten een ad-hoc-deskundigengroep in te stellen. Het betreft een tijdelijke ad-hoc-werkgroep van deskundigen, die tot taak heeft te onderzoeken welke technische problemen de oorzaak kunnen zijn van het uitvallen van AIS-apparaten en gepaste technische oplossingen moet voorstellen. Mensen, houd het in de gaten; de CCR gaat maar door!

Opmerkingen vanuit de denktank:
- In welk rapport kunnen we vinden dat in de praktijk, en vooral in Nederland, veel schippers Inland ECDIS gebruiken om te navigeren, zelfs wanneer dat niet aan AIS is gekoppeld.? Wij vinden het nogal een boude uitspraak die gedaan wordt.
- Over de aangekondigde ontwikkelingen op het gebied van autonoom varen deze technologie zal vroeg of laat verplicht moet worden. (???)

Autonoom varen lijkt al bijna ingevoerd te zijn! Maar willen wij dit wel?
Techniek als het autonoom varen die zich eerst nog moet gaan bewijzen, om nu al te doen alsof dit hele dure systeem waar hele dure IT-ers nodig zullen zijn om bij calamiteiten de boel in orde te komen maken, roept de vraag op hoe lang het gaat duren voordat velen met zulke systemen gaan varen.

We begrijpen al lange tijd dat beleidsmakers enorm veel verwachten van dit systeem, maar of dit voor ondernemers ook zo is, is maar de vraag. En om dan daar nu al termen van verplichting op te gaan plakken! Mijns inziens is de verplichting nu zeker nog niet slim of raadzaam als dat überhaupt ooit zou moeten.

Niet iedere techniek of innovatie moet je willen omdat het kan, maar moet je willen omdat het een verbetering is. Laten we dat eerst afwachten en dan moet daarna ook het kosten-baten plaatje meegenomen worden, willen ondernemers hier massaal voor zo'n systeem kiezen, lijkt mij.

Ontwikkelingen overleg Techniek Nautiek Binnenvaart (OTNB)

Jos Evens en Ron Breedveld hebben de ASV vertegenwoordigd bij het overleg OTNB, waarvan hier een samenvatting:

Stukken incompleet en te laat aangeleverd bij overleggen OTNB
Kritiek van de ASV (alweer!!) betreffende de nog steeds veel te late verspreiding van de vergaderstukken, c.q. het volledig ontbreken van een groot deel van de stukken. Wij blijven het vermelden, want wij worden op deze manier niet in de gelegenheid gesteld ons op een goede manier voor te bereiden en te reageren.

Elektronisch melden: Meldplicht
Uitrusting van de schepen met software voor de elektronische meldplicht: dit geldt vooralsnog alleen voor reeds meldplichtige schepen en betreft niet alleen BICS, maar ook andere systemen.

Op te delen in twee groepen:
- Tankschepen per 1 dec. 2018 en
- overige meldplichtige schepen (alles wat onder RPR 12.01 valt) waarschijnlijk pas vanaf 01-12-2021.

België is nog niet klaar voor de elektronische meldplicht, met name is dit een probleem in het Schelde gebied. Binnen de Gemeenschappelijke Nautische Authoriteit wordt daaraan gewerkt.

Er wordt nogmaals door de binnenvaartvertegenwoordiging op gewezen aandacht te blijven houden voor de knelpunten, zoals slechte internetdekking. De gedachten gaan uit naar het beschrijven van die gebieden en het advies naar handhavingsdiensten, daar rekening mee te houden.

Vraag van de ASV, wat de winst is van het stimuleren van vergaande elektronische meldsystemen, wordt beantwoord met een verwijzing naar
- betere vaarweg- en sluisplanning en
- contact met verladers.

ASV versus Ministerie
Dit Elektronisch melden blijft een vrije keuze: niet meedoen heeft geen negatieve consequenties zegt het Ministerie IenW. Dit werd door de ASV bestreden tijdens het overleg OTNB met een verwijzing naar de gang van zaken in Zeeland. Volgens het Ministerie is dit het enige bekende negatieve voorbeeld. Volgens een ASV denktanklid is dit ook het enige voorbeeld waar dit al zo toegepast wordt.

Kentekens voor schepen:
Betreft de bevestiging van het gebruik van het ENI-registratienummer voor ALLE schepen en bv. ook de vraag of dit nummer ook op ankers moet worden aangebracht. Het voorstel is, om dit alleen voor nieuwe ankers verplicht te stellen.

Follow-up van de enquete AIS en kaartsystemen:
Werkzaamheden bevatten o.a. het onderzoeken van technische oplossingen/ aanpassingen, die de fabrikanten of installateurs kunnen verrichten en betere instructies aan de gebruikers.

Het ontbreken van eigen controle op de uitzendgegevens blijft een hot item. Van ASV-zijde werd opgemerkt, dat bij veel in gebruik zijnde apparaten die gegevens via de menustructuur wel te controleren zijn, maar dat storingen direct in het kaartsysteem zouden moeten verschijnen.

RIS-strategie en wijziging van het CCR-werkprogramma: ASV waarschuwt voor misbruik AIS gegevens
ASV heeft gewezen op gepland beleid, waarbij AIS-gegevens als invoer zouden moeten gaan dienen voor tachografen ten behoeve van een betere controle op rusttijden. Aangegeven, dat we dit een ernstige zaak vinden en misbruik van AIS-gegevens.

Drugs en alcoholcontroles
Het Minsitrie ienW signaleert een beweging van Justitie om het systeem van drugscontroles in combinatie met alcoholcontroles, zoals toegepast in het wegverkeer, ook toe te passen in de binnenvaart. Vanuit de ASV werd erop gewezen, dat in het verleden voorgenomen wet- en regelgeving en sancties bij alcoholcontroles, vanuit het wegverkeer toegepast op de binnenvaart, na opmerkingen vanuit de ASV (en CBRB) gedeeltelijk zijn teruggedraaid wegens het verschil in praktische situaties.
De ASV vraagt het Ministerie om daarop te letten. Ook op de normstelling.

Vermeldingswaard: aandacht voor ligplaatsen op de Rijn door o.a. de ASV heeft resultaat
Diverse malen heeft Dorothe Grooten-Wendt erop aangedrongen dat de CCR een actieve houding zou aannemen betreffende het ligplaatsenbeleid op de Rijn. Nu blijkt er een overleg te worden opgestart tussen de verschillende partijen (CCR-Regionale en plaatselijke overheden) waarbij per riviervak de noodzaak aan ligplaatsen en het eventuele gebrek daaraan en vervolgacties worden vastgesteld.

Met dank aan Jos Evens en Ron Breedveld

Rijnvaartoverleg 18 september 2018

Aanwezig: Dick van Doorn Rijnvaartcommissaris, Robert Kasteel CBRB, Leny van Toorenburg BLN, Annelies van Dijk Volker BLN, Falco Schoenmakers ASV, Doortje Grooten-Wendt ASV

Falco Schoenmakers stelt zich voor aan de Rijnvaartcommissaris.

17 oktober 2018 is het feest in Mannheim. Daar komen de vooraanstaande mensen het 150 jarig bestaan van de akte van Mannheim vieren. De ASV krijgt geen uitnodiging.

Het verslag van 22 mei wordt doorgenomen. Over de dubbelplaten is nog geen officiële uitspraak door Nederland.
ASV heeft gevraagd waarom het niet uniform uitgevoerd wordt door het Estrin. Het is de bedoeling dat regels uniform door het CESNI worden uitgevoerd?

ASV staat alleen wat geluidseisen betreft
De geluidseisen zijn hier ook als voorbeeld naar voren gekomen. Nederland voert ook een regel uit op een wijze die niet uniform met andere landen is. Doortje heeft ervaring dat de SUK in Duitsland helemaal niks met de geluidseisen en relingwerk doen. Dat is een berufsgenossenschaft keuring. Waarom Nederland het wel via Scheepvaartinspectie doet, is een raadsel.

BLN zegt dat er een instructie geluidseisen ligt vanuit het Estrin en hoe Nederland hier mee omgaat, is haar wijze. BLN heeft hier nog verder bij gezegd “als men er niet aan kan voldoen, kijkt men hoeveel je hebt geïnvesteerd in de geluidseisen, dat zou je positief kunnen zien!”

Falco heeft hier naar voren gebracht dat het wel vaag is; als je €25.000 tot €30.000 hebt geïnvesteerd of geëxperimenteerd, kan een expert hier bepalen of je wel of niet genoeg hebt geïnvesteerd.
Je legt het besluit bij de factor mens neer. BLN wil het onderwerp afsluiten; mond houden en door naar het volgende onderwerp.
De geluidseisen gaan zo goed als zeker door voor de schepen van voor 1976 in 2020, zegt de Rijnvaartcommissaris.

Geen AIS verplichting bij duwbakken met voortstuwing?
Er wordt in RSP gesproken over duwbakken met voortstuwing dat deze AIS plicht hebben, dat blijkt in de praktijk niet echt handig. Bij BLN blijkt het niet de bedoeling te zijn geweest dat dit bij dit soort duwbakken een verplichting wordt.
Hierbij gaat het voornamelijk om duwbakken die zich in de havens zelfstandig verplaatsen.
Men wil toch voor de uitzondering gaan en deze in het RSP opnemen, zoals deze in het ROSR staat. BLN heeft daar notitie van gemaakt bij het ONTB Nautiek.
Het wordt waarschijnlijk ingebracht door EBU/ESO. Daar zie je maar weer dat dubbele functies van organisaties uitzonderingen kunnen vragen.

Elektronische meldplicht
België kan niet aan de elektronische meldplicht voldoen. Volgens BLN is België ook verplicht zich er aan te houden.
Falco vraagt of het wel zin heeft, die elektronische meldplicht. Nu wordt er ook al gesproken dat de droge ladingschepen zich hieraan moeten gaan houden. Volgens BLN is het zo dat België het tegen gaat houden. Het blijkt hier ook om het project RIS te gaan. België stuurt de gegevens niet door naar Duitsland.
Nu blijkt route Terneuzen-Gent buiten meldplicht te liggen, volgens de werkgroep BTB. De Rijnvaartcommissaris begint zich af te vragen of de Neder-Rijn dan ook buiten de meldplicht valt.

Autonoom varen
Er is een ontwerpbesluit over het autonoom varen. Nu blijkt dat daar personeel mee gespaard kan worden. Falco vraagt wat voor economisch effect er is; men heeft een grote investering nodig.
Nu blijkt het in de afgelopen decennia een trend; hoe minder personeel, hoe lager de inkomsten.

De ASV is hierop ingegaan: dat het hele autonome varen bedoeld is om het vervoer goedkoper te maken. Of het veiliger is daardoor is ook een vraag.

Praktijk is dat je dan met een minimale investering, zoals een automatische piloot en trackpiloot, met een bemanningslid minder kan varen.

De Rijnvaartcommissaris vindt dat exploitatievorm en marktprijs niks met elkaar te maken hebben. Het is de verantwoording van de binnenschipper hoeveel inkomsten er worden gegenereerd.

ASV heeft daarbij gezegd dat er geen eerlijke markt is, omdat er geen transparantie is.
De AIS heeft dus wel voor meer transparantie gezorgd voor verladers/bevrachters.
Autonoom varen gaan wij niet meer meemaken volgens de CBRB, dus wij hoeven ons geen zorgen te maken. De ASV maakt zich er wel grote zorgen om; het is voor onze opvolging.

Spoedcursussen voor matroos
Doortje heeft ook het voorbeeld dat er spoedcursussen worden gegeven waarbij men in 3 maanden matroos is. Deze cursussen zijn speciaal voor mensen die uit andere landen komen (juist zonder binding met de binnenvaart lijkt ons). Dat is niet rechtvaardig tegenover degenen die op de Nederlandse scholen daar veel langer over moeten doen.

De Rijnvaartcommissaris wil toch eens weten of er echt ongelijkheid is. Doortje gaat uitzoeken hoe het nu in Duitsland gaat.

AIS evaluatie
De ASV vraagt of er nog wat wordt gedaan met de aanbevelingen van de schippers. Waarom wordt er niet geëvalueerd?
Nu is in Deventer een ernstige ontwikkeling geweest dat door de locoburgemeester op een openbare site zoals Marine traffic is gekeken of er nog schepen in de haven lagen, zodat er een ad hoc beslissing genomen werd om de sluis te sluiten vanwege laag water. Deze gaf toe dat er op de openbare site geen schepen te zien waren in de haven.

Er zijn daardoor bedrijven, die groot verlies van inkomsten hebben geleden.
Men heeft fout gehandeld volgens de Rijnvaartcommissaris en BLN heeft het er zeer druk mee gehad. BLN vraagt wat de ASV heeft gedaan, want wij hadden geen leden liggen.
Volgens BLN heeft AIS wel voordelen. Volgens BLN ligt het allemaal aan de schipper zelf, dat men er niet goed mee kan omgaan.

Falco attendeert Leny er nog een keer op, dat wij het “VERPLICHT” zijn om AIS te hebben.

Verder werd er over AIS en boetes gesproken, dat de instelling “aangemeerd” of ”anker liggen” of “onderweg met motor” onzinnige zaken zijn.
Het (handhaven op AIS) is een geldmachine geworden. Het is misbruik van de verplichting maken. Het gebruik van AIS wordt op een afstand gecontroleerd op een openbare site. Volgens Leny zou dit geautoriseerd worden, volgens ASV kan dat niet. Er zijn geen goede afspraken gemaakt over de vaarstatus. BLN stelt dat het aanpassen aan de vaarstatus maar 1 handeling is. Daar heeft de ASV op gezegd dat het een handeling van de vele handelingen is, die verplicht zijn. Doortje heeft aangegeven dat er steeds meer regels bij komen. Om de werkdruk minder te maken zouden er juist regels af moeten.
De schipper heeft niet om de verplichting van AIS gevraagd. Doortje gaat een lijst maken met punten die een schipper in

de praktijk tegenkomt met de verplichting AIS.

Laag water
Het lage water in Duitsland geeft sores. Er kwamen krantenartikelen, de BDB vroeg om staatssteun voor de Duitse Binnenvaart. Als dat waar blijkt te zijn dat er subsidies worden gegeven dan is het marktverstoring. De Rijnvaartcommissaris en CBRB zijn het daar wel mee eens. De Nederlandse staat zou hierbij moeten ingrijpen om een gelijk speelveld te waarborgen.

Ligplaatsen
Boetes voor aanleggen aan voormalige ligplaatsen, waar een parkeerverbod is geplaatst, komen steeds meer voor.
Er zijn schippers die “uit goed zeemanschap” ligplaats nemen op deze wijze.
Het is altijd beter om daar te liggen, dan dat -bijvoorbeeld met laag water als er geen goede diepe ankerplaatsen zijn- men meer naar de vaargeul gaat ankeren of zelfs in de vaargeul moet gaan rusten.
De ASV wilde graag begrip voor het feit dat schippers meer veilige ligplaatsen moeten kunnen benutten, ook als er een parkeerverbod is gezet, omdat er bewoning is (voorbeeld Bingen).
Daar is de CCR niet voor; er moeten zienswijzen ingediend worden door schippers bij de handhaving. ASV vraagt of men dan helemaal niks kan doen als organisatie.
Schippers horen toch te varen van A naar B en hun lading te vervoeren en niet eeuwig zienswijzen te schrijven.

EvbB
In het afgelopen overleg heeft de Rijnvaartcommissaris gevraagd aan de organisaties of men de EvdB wilden vragen om schippers te laten stoppen met kabaal (toeteren) te maken bij bewoning (i.v.m. ligplaatsenbeleid).
De ASV heeft hierbij gezwegen, omdat het onze taak niet is, maar vindt wel dat de EvdB bij dit overleg aanwezig zou mogen zijn, zodat er door hen ook een antwoord teruggegeven kan worden.
De gevraagde aanwezigheid van EvdB is niet mogelijk volgens de Rijnvaartcommissaris, want deze Rijnvaartcommissaris is gekozen door de 3 Nederlandse organisaties en wil zo verder overleggen.
Evd B kan wel een intergouvermentele organisatie worden of bij de ESO aansluiten om mee te praten met de CCR volgens de Rijnvaartcommissaris.
Men vraagt hoeveel leden er zijn bij de EvdB. Dat is helemaal niet aan de orde vindt de ASV.
Doortje heeft aangegeven dat er dan ook niet meer uitspraken over de EvdB in overleggen gedaan mogen worden, omdat deze zich niet kunnen verweren.

Over de vaarkosten van de Duitse kanalen heeft de CCR niks te zeggen, ook niet over de subsidies die naar de Bahn gaan.

Kopschroefverplichting BovenRijn is er niet volgens Leny. Doortje had het helemaal verkeerd geïnterpreteerd en had dit verkeerd begrepen.
Doortje heeft gezegd dat ze haar punt kopschroef dan ook niet op de agenda hoeft te brengen bij het vorig overleg.

Rondvraag
ASV zou graag minder regels willen hebben.
Stuurhuisbeveiliging (bridgescout): de ASV vraagt zich af waarom deze oplossing van een probleem nu weer bij de schipper gelegd dreigt te worden zonder dat nut, noodzaak en haalbaarheid bekeken is. ASV vindt dat maatregelen hieromtrent (net als bij het wegvervoer) bij de vaarwegbeheerder hoort.

ASV heeft ook een vraag over de weinige ligplaatsen en autosteigers aan de Rijn. BLN zegt dat er successen zijn geboekt in Mannheim (Frieserheimerinsel) en Bingen (boven de haven).

Werksessie in Wenen over ligplaatsen: de ASV vraagt of de ASV daarbij kan zijn. Leny vraagt zich af of het nuttig is als de ASV erbij is, omdat de werksessie er alleen over gaat hoe een ligplaats er hoort uit te zien. Doortje lijkt het wel nuttig.

CBRB wil een langetermijnvisie van de CCR over het lage water.

Falco vraagt of er een commissie bezig is bij de CCR over de uitstoot (vergroening). Er is een voorstel van de Nederlandse delegatie voor de financiering van vergroening. Ook is er een verzoek naar de EU om een studie te doen naar het traject en het tijdspad waarop de vergroening ingaat.
Falco vindt dat je op het punt komt dat je moet weten wat je moet investeren in welk soort motor. Voorbeeld: Rotterdam zal alleen de CCR2 motoren toelaten in de komende jaren.
CCR 2 kan ook met bestaande motoren ombouwen.
De vraag is wat komt erna?

Geertuidenberg

ASV protesteert bij gemeente Geertruidenberg tegen “onmenselijk ligplaatsbeleid beroepsvaart”

De ASV heeft op 31 augustus 2018 een schrijven gericht aan B&W van Geertruidenberg, waarin zij eist dat er binnen twee werkdagen een ligplaats geregeld wordt voor één van haar leden die door ziekte afhankelijk is van een goede ligplaats.

Al 6 jaar is de ASV in gesprek om ervoor te zorgen dat de enige ligplaats voor kleine schepen, waar schippers havengeldplichtig zijn, ook gebruikt kan worden door de beroepsvaart.
Vele overleggen, brieven, gesprekken met “managers”en zelfs wethouders hebben veel beloftes opgeleverd, maar nog steeds geen aangepast beleid.

Recente gebeurtenissen maken de noodzaak van een aanpassing van het beleid overduidelijk. Een aanpassing waarbij de ASV van de gemeente verwacht dat een (binnenvaart)schipper net zo belangrijk geacht wordt als elke andere burger. Dat uitgangspunt zou automatisch tot een meer zorgvuldige handelswijze leiden. Het zou betekenen dat schippers niet als opgejaagd wild te pas en te onpas weggestuurd worden, waar anderen wel welkom zijn. Het zou ook betekenen dat hulpdiensten altijd de bemanning van een binnenvaartschip kunnen bereiken, zodat de overlevingskansen bij calamiteiten niet onnodig verkleind worden.

De aanleiding:
De aanleiding van het schrijven naar de gemeente is het feit dat afspraken niet nagekomen worden, waardoor een zieke schipper weggestuurd werd van zijn ligplaats aan de Timmersteekade en een schipper die een hartaanval kreeg, onbereikbaar was voor hulpdiensten met fatale afloop.

De schipper die hier sinds jaar en dag zijn thuishaven heeft, is afhankelijk is van die ene ligplaats en kon weer (!) geen ligplaats nemen, omdat de havenmeester had besloten dat het vrijgehouden moest worden voor een met name genoemd schip voor maar liefst 5 dagen (naar wij begrijpen voor een trouwerij). Dit is tegen de afspraken in die de ASV met de wethouders Kieboom en van Oort hebben gemaakt op 21 december 2017.

Aanleiding van dat gesprek op 21 december was de brief die de ASV in september 2017 schreef aan de gemeente, waarin zij stelde dat de Handelswijze van de Gemeente Geertruidenberg in strijd is met belangen van de binnenvaartsector.

Daarin vroeg de ASV (voor de zoveelste keer) aandacht voor het feit dat de laat-

ste ligplaats voor kleinere binnenvaart bedreigd wordt.

Tijdens een overleg op 23 augustus 2017 was duidelijk geworden dat zelfs die enige bestaande ligplaats voor kleine binnenvaartschepen, aan de Timmersteekade, in gevaar komt. Wij schreven: “Deze plek, die al decennia gebruikt wordt door de binnenvaart, geheel tot tevredenheid van de “buren”; de walbewoners, is al jarenlang een probleemplek. Alles wordt gedaan om ligplaats nemen door de beroepsvaart te ontmoedigen. Schippers, die er wel havengeld betalen worden te pas en onpas gesommeerd plaats te maken voor rondvaartboten.“

Inmiddels blijkt dat de havenmeester vindt, dat hij zelf kan bepalen wie er allemaal kan liggen en wie er weg moet. Dus dat leidt tot het wegsturen van schepen die er hun thuishaven hebben ten faveure van trouwpartijen die kennelijk 5 dagen mogen duren bij schepen die er nooit liggen. Dit beleid heeft de ASV op 21 december in bijzijn van 2 wethouders aan de kaak gesteld. Er is toen plechtig beloofd dat er een “vaste plek” gevonden zou worden voor de binnenvaartschepen en dat er alleen in heel uitzonderlijke gevallen (de Henry Dunant werd genoemd als voorbeeld) tijdig gevraagd zou worden een andere plek te zoeken.

Ernstig ziek
De spitsenschipper is ernstig ziek en kan dus niet rekenen op een ligplaats. Dit is nu precies zo’n omstandigheid die de ASV al keer op keer als mogelijk voorbeeld heeft genoemd, waarom schippers zeker moeten weten dat, als ze ergens havengeld betalen, ze dan ook zeker kunnen zijn van die ligplaats.

Fatale afloop
Bovendien blijkt dat een schipper die een hartaanval kreeg op zijn schip aangemeerd aan de palen van Raamsdonksveer (de overkant waar de grotere schepen liggen) niet bereikt kon worden door de hulpdiensten. Uiteindelijk werd een tweede hartaanval hem fataal. En dat allemaal omdat er kennelijk geen verantwoordelijkheid gevoeld wordt voor (het leven van) de schippers die deze gemeente toch zoveel opgeleverd hebben.

Geertruidenberg: wel historische schepen, geen beroepsvaart
De gemeente Geertuidenberg doet er wel alles aan om historische schepen in haar haven te krijgen, die dus ook ligplaats nemen aan dezelfde enige plek die er is voor beroepsvaart. Allemaal met toestemming van de havenmeester. Maar de binnenvaartschepen kunnen daar niet langszij, dus kunnen ook in dat geval opkrassen.

Jarenlange gesprekken met wethouders, brieven schrijven, stukken in de krant plaatsen en bijeenkomsten bijwonen hebben niets anders opgeleverd dan vage loze beloften die niet nagekomen worden.

Geen wethouder binnenvaart
Opvallend is, dat er geen enkele wethouder de binnenvaartschepen in zijn portefeuille heeft. Dat is bizar, maar dat pleit een gemeente niet vrij om op een zorgvuldige manier met haar inwoners om te gaan. En binnenvaartschippers zijn soms ook uw inwoners (in dit specifieke geval betreft het overigens ook nog een schipper met een woonadres in Raamsdonksveer).

De conclusie: alles blijkt voorrang te hebben boven de bestaande binnenvaart: de woonboot, de historische schepen, de rondvaartboot, alleen de kleinere schepen die de wegen ontlasten van vrachtverkeer over de weg blijken niet gewenst.

Nog geen antwoord van de gemeente
Op het schrijven van de ASV heeft de gemeente geantwoord dat men binnen ongeveer 2 maanden een antwoord zal geven hierop.

De gemeente heeft de tijd, dat weten we. Na vragen van de pers werd gezegd dat de ASV “binnenkort” een brief kon verwachten, maar daar kon men de pers niets over zeggen, want het zou een “persoonlijk schrijven” betreffen. Dat is alweer weken geleden.
Vreemd hoor, “een persoonlijk schrijven”, want de ASV heeft als organisatie gereageerd en dat ook openbaar gemaakt.

Al met al is die brief er nog steeds niet, waarin men het allemaal zou “uitleggen” en de zaak “genuanceerder” zou liggen.

Beschamend
Ondertussen blijven we doen wat we moeten doen: als sociaaleconomische organisatie een felle strijd voeren voor de omstandigheden, waarin schippers moeten leven en werken.
Waarbij Geertruidenberg symbool staat voor de strijd van ASV voor behoud van ligplaatsen. Door heel Nederland worden (goede) aanmeerplekken voor deze beroepstak bedreigd, stelt de ASV. ‘Het is beschamend.’

Is er nog toekomst voor de haven van Deventer?

De gemeente heeft maandagavond 6 augustus per direct de sluisdeuren in de haven van Deventer gesloten op verzoek van het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Volgens weekblad de Schuttevaer zouden de laatste binnenvaartschepen de haven maandagmorgen hebben verlaten. Bij navraag bleek de Schuttevaer onjuist geïnformeerd: men had simpelweg op AIS gekeken en zag geen schepen liggen.

Gemeente Deventer benadeelt schippers
Ondertussen lagen er 5 schepen gevangen in de haven. Eén van de schippers heeft contact gezocht met de ASV. Die was dezelfde ochtend nog de sluis doorgekomen: niets aan de hand en niemand die iets zegt over een eventuele stremming.

Wel erin, niet eruit
Maar toen hij eruit wilde varen was het plotseling gevaarlijk. De bovendeuren (!) zouden de druk van het water niet aankunnen en dan zou er een heel gevaarlijke situatie ontstaan.
De ASV heeft de gemeente gebeld en met de verantwoordelijke gesproken. Wat blijkt? Deze dure gemeente vindt dat als de “havenbedrijven” op de hoogte worden gesteld van de kans op stremming, dat men dan wel genoeg informatie heeft verschaft. Die informatie heeft men afgelopen vrijdag aan de havenbedrijven gegeven en volgens de gemeente zouden die dan de plicht hebben schippers op de hoogte te stellen.

Gemeente verantwoordelijk voor informatievoorziening bij sluiten haven
Maar de havenbedrijven hebben natuurlijk een ander belang dan de schippers; zij willen hun producten voor de wal, dus die gaan echt niet tegen schippers zeggen: KOM NIET!
Het is natuurlijk ook niet de plicht van de havenbedrijven om de binnenvaart te informeren, het is de plicht van de beheerder van de haven en de sluis: de gemeente Deventer.
Informatie verstrekken had men makkelijk kunnen doen via teletekst, via berichten naar de brancheorganisaties en de diverse media. Zelfs de vrijdag ervoor had dat nog goed gekund.

Zelfs tot het moment van het invaren van de sluis kunnen de schippers gewaarschuwd worden. Dit achterhouden van informatie is laakbaar en daarom zouden schippers ook in dit geval wel eens een claim kunnen indienen.

Het is tenslotte door het niet verstrekken van informatie, dat deze schepen wekenlang opgesloten liggen zonder inkomsten - hoe lang deze situatie duurt, is tenslotte afhankelijk van de waterstand in de IJssel-, onnodig veroorzaakt door achterhouden van essentiële informatie.

De media opgezocht door de ASV
De ASV weet inmiddels dat brieven en telefoontjes naar betrokkenen weinig helpen als je er geen ruchtbaarheid aan geeft. Dus hebben we er alles aan gedaan om het in ieder geval bekend te maken. Maar niet alleen de ASV heeft dat gedaan. Ook de betreffende schippers -met name schipper Olislagers van het schip Infinitum- hebben zelf flink hun best gedaan om aandacht te krijgen voor deze problematiek. Dus is het gelukt om zowel de regionale als landelijke pers aandacht te laten besteden aan dit onderwerp.

De lokale Pers
De Stentor heeft aan dit probleem een artikel gewijd en ook RTV Oost heeft van het onderwerp een item gemaakt
https://twitter.com/rtvoost/status/1026851222286946305
Daarin zegt de gemeente zelf dat Deventer niet communiceert met schippers, omdat “ze niet weten welk schip er naar Deventer komt”.

Ook in een telefoongesprek dat de ASV heeft gevoerd met de gemeente, werd duidelijk gezegd dat men de schippers NIET had geïnformeerd. Wij vroegen ons in een reactie al af: Heeft de gemeente nooit van Teletekst gehoord (scheepvaartberichten), binnenvaartmedia of brancheorganisaties? Zelfs toen de schippers door de sluis gingen, werden ze niet gewaarschuwd.
Helaas is de NOS het niet even gaan navragen bij de schippers die nu vastliggen in de haven. Ook heeft de NOS nagelaten te vragen hoe er dan gecommuniceerd is, want dat is er niet.

De ASV is diep verontwaardigd over de nonchalante manier waarop er met de belangen van de schippers wordt omgegaan en heeft er alles aan gedaan om deze situatie aan de kaak te stellen. Zo zijn we in diverse media verschenen: de (landelijke) televisie, kranten en radioprogramma’s konden niet om de ASV heen .

De NOS: onjuiste informatie stremming haven Deventer
De NOS meldt tijdens het radio 1 journaal op 7 augustus dat schippers tijdig gewaarschuwd zouden zijn betreffende de stremming van sluis Deventer. Niets in minder

waar. Dezelfde dag erkende de gemeente aan ons (de Algemeene Schippers Vereeniging), dat alleen de havenbedrijven op de hoogte waren gesteld. En de NOS heeft in latere berichtgeving haar tekst aangepast.

De Volkskrant
bekijkt in een artikel de stremming alleen vanuit het gezichtspunt van “de bedrijven”. Dat zijn dus de ontvangers, niet de schippers, die spelen in dit artikel geen enkele rol. De Volkskrant heeft het alleen over het feit dat de havenbedrijven nu de schepen op een andere plek moeten laten komen en dat dat geld kost. Dat er op dat moment 5 bedrijven volledig van inkomen beroofd zijn, lijkt er niet toe te doen.

Alweer onwaarheden
Niet alleen heeft het NOS journaal -die toch de informatie van de gemeente moet hebben opgevraagd- in eerste instantie medegedeeld dat de schippers van te voren op de hoogte waren gesteld van het feit dat de sluis van Deventer gestremd zou (kunnen) worden, wat dus ONWAAR is. Bovendien wordt door de gemeente aan de ASV medegedeeld, dat de havenbedrijven de vrijdag voorafgaande aan de sluiting van de sluis op de hoogte zouden zijn gesteld van de mogelijk op komst zijnde sluiting. Echter, na een telefoontje met Forfarmes wordt de ASV verteld dat ook zij nergens van wisten en pas op de hoogte werden gesteld toen de sluis al gesloten was.

Waterschap spreekt gemeente Deventer tegen
In tegenstelling tot verschillende berichten deelt het Waterschap aan de ASV, mede dat men helemaal niets heeft gezegd over de bovendeuren van de sluis van Deventer. Waar nu precies het probleem zit? Er is kennelijk geen inspectie geweest van de sluis. Alleen het feit dat de IJssel zo laag staat, lijkt de reden te zijn tot dit ingrijpende besluit. Het Waterschap stelt verder vast dat de gemeente Deventer aansprakelijk is voor het niet (tijdig) geven van informatie aan de schippers.
De eerste schipper heeft op 7 augustus aangekondigd claims te zullen gaan indienen betreffende de gederfde inkomsten. Hij is in overleg met zijn rechtsbijstandsverzekering daarover. Iedere dag na 18.00 uur vandaag wil deze schipper in rekening brengen aan de gemeente, het Waterschap en/of de Provincie. Tot op de dag van vandaag (begin oktober 2018) heeft de gemeente hier nog steeds niet op gereageerd.
Vervolgens werd ons ook medegedeeld door het Waterschap dat men in overleg is om alles “zo kort mogelijk” te laten duren.

Deventer staat “Met de rug naar de haven”.
We hebben te horen gekregen dat Deventer in het verleden teveel “met de rug naar de haven” heeft gestaan en dat men dat anders zou willen, daarom heeft de ASV al een jaar geleden een brief geschreven over zaken als de containerhaven die men er zou willen, waarbij de ASV het standpunt heeft ingenomen dat dat beter niet ín de haven, maar erbuiten plaats zou kunnen vinden, omkleed met redenen. Grootse plannen merken wij waarbij veel zaken niet doordacht lijken te zijn; de sluis is te klein voor het binnenlaten van grotere schepen, de haven te ondiep en heeft men nagedacht over de geluidsoverlast veroorzaakt door die containers? Allemaal vragen waar de ASV geen antwoord op heeft ontvangen. Ook ons tegenvoorstel een containeroverslag in de buurt van de snelweg op de IJssel heeft geen reactie mogen ontvangen (zie de letterlijke tekst van de ASV onderaan dit bericht).
Grootse plannen dus met de haven heeft de stad Deventer als we het mogen geloven, maar de vraag komt bij ons op: wat wil Deventer nu echt met deze haven?

De letterlijke tekst uit de brief van juni 2017:

Containerterminal
Tenslotte wil de ASV graag reageren op de uitspraken zoals gedaan (door BLN-Schuttevaer) over het belang van een containerterminal in de haven van Deventer. Ook de ASV heeft leden met containerschepen en we begrijpen het belang voor hen en voor eventueel een stad als Deventer. Wij wagen echter te betwijfelen of de haven zelf daar nu het meest geschikt voor is. Niet alleen vergt het een enorme investering voor onder andere een grotere (en vaker bemande) sluis (en eventueel brug?), het op diepgang brengen en houden van de haven, maar ook het lawaai van containers die gelost en/of geladen worden, de piepende kranen, de aan en af rijdende vrachtwagens die er allemaal bij horen, valt niet te onderschatten.
Niet alle gebouwde terminals vertellen een succesverhaal, de terminal in Coevorden is bijvoorbeeld geen succes gebleken en ligt er verlaten bij.
Bovendien is de vraag of het binnendraaien van deze lange schepen de voorhaven in zo gaat lukken zonder verbouwing van de voorhaven. Ook zal dan de druk op de sluizen zeer vergroten door de toename van containerschepen. Wij zijn zeker niet tegen een terminal, maar zien vele haken en ogen.
Een alternatief idee
Ons lijkt het dat een terminal in de IJssel, bijvoorbeeld naast de snelweg, haalbaarder en wenselijker is dan gesitueerd in de haven.
Voor containerschepen vormen sluis noch brug dan een obstakel waarbij er bovendien een aansluiting is op de autowegen voor de vrachtwagens. Daarmee ontlast je de stad van extra verkeer. Tevens staan hier geen huizen, waardoor het lawaai geen probleem is. Of dit past in uw bestemmingsplan of visie weten wij natuurlijk niet, maar de sluis verbouwen naar een geschikte sluis voor 110 meter-schepen gaat veel geld kosten en jaren duren.

Tot zover ons schrijven uit 2017.
Claim door schipper bij gemeente Deventer neergelegd.
Maar de soap in Deventer duurde maar door. De Schipper van het schip Infinitus, opgesloten door het niet verstrekken van informatie in de haven van Deventer heeft op 9 augustus een claim ingediend van € 2.000,- per dag bij gemeente Deventer.

Een gesprek over de schippers ZONDER de schippers(vertegenwoordiging) erbij.
Op 10 augustus vond er om 09.00 uur op het stadhuis van Deventer een gesprek plaats over de situatie op initiatief van de bevrachter van betreffende schipper. Echter, ook na aandringen vanuit de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) weigerde de gemeente de ASV -als vertegenwoordiger van de schippers- te betrekken bij het gesprek over de sluiting van de haven van Deventer. Dat terwijl deze schippersorganisatie zich in deze zaak heeft opgeworpen als belangenbehartiger van de schippers.
Kennelijk mogen schippers niet zelf bepalen wie hen vertegenwoordigt. De schipper zelf die hier ruchtbaarheid aan heeft gegeven en de claim heeft ingediend, blijkt ook niet welkom.

De gemeente heeft -min of meer- beloofd op een later tijdstip alsnog met de ASV in gesprek te willen gaan. De locoburgemeester heeft inderdaad de ASV gebeld. Daarin werd beloofd dat men de schippers zoveel mogelijk tegemoet zou komen (van drinkwater en stroom voorzien) maar over vergoeding van geleden schade wilde men geen uitspraken doen.

Op 14 september ontvingen we onderstaand bericht:
Hierbij de stand van zaken rondom het schutverbod per 14 september 2018:
Toestemming Waterschap continue noodschutregime
Gemeente Deventer heeft toestemming van het Waterschap gekregen om het noodschutregime door te zetten. Bij een stijgende waterstand van 1,24+mNAP in de voorhaven (komt overeen met 1,06+mNAP gemeten bij het pontje) gaat de sluis weer regulier schutten.
Met de toestemming van het Waterschap kunnen wij nu de garantie geven dat schepen ook weer uitgeschut kunnen worden, ook bij een waterstand onder 1,24+mNAP in de voorhaven. Uitschutten bij deze lage waterstanden kan alleen onder bepaalde condities, waaronder dat de scheepvaart op de IJssel met behulp van een scheepvaartbegeleidingsschip van Rijkswaterstaat wordt stilgelegd. Zo’n schip heeft minimaal één dag aanvaartijd nodig om naar Deventer te komen. Ook hebben wij

alleen toestemming voor 2x per week een dergelijke noodschutting uit te voeren.
Dit doorlopend noodschutregime is echter alleen bedoeld voor het uitschutten van schepen en dus nadrukkelijk niet voor het verlenen van toegang tot de haven (bij lagere waterstanden dan 1,24+mNAP). Het noodschutregime kan tot een waterstand van 0,99+mNAP in de voorhaven toegepast worden. Daaronder kan in het geheel niet geschut worden.
Versterken sluisdeuren
Deze week zijn wij samen met onze adviseurs gestart om te kijken naar mogelijke fysieke maatregelen om de sluisdeuren te versterken zodat ze in de toekomst een grotere verschildruk aan kunnen en de haven daarmee langer in bedrijf kan blijven.
Tot zover het bericht van de gemeente
Haven Deventer lang geblokkeerd
Op 14 september 2018 ontving de ASV dus, net als vele anderen, het persbericht van Projectmanagement Team Projecten, Realisatie en Ontwikkeling Deventer waarin we lezen dat men de schepen uit de haven zal laten als het peil van de IJssel op 1.24 meter boven NAP staat. Volgens het bericht zou het schutten van de sluis in Deventer op dat moment verantwoord zijn. Omdat op het moment van uitgeven van het bericht de waterstand rond 0.90 meter boven NAP is zou dat betekenen dat het waterpeil nog 30 cm moet stijgen.

Alarmerend: ondergrens om te schutten wordt gesteld op 1.47 boven NAP
Wat echter alarmerend is, is dat er in het persbericht vermeld staat “Normaal gesproken is 1.47 m. boven NAP de ondergrens om te schutten”. Als we 1.47m als uitgangspunt moeten nemen, blijken de consequenties nog groter te zijn dan dat we vanuit eerdere berichtgeving hadden moeten aannemen.
Wat zou de gehanteerde ondergrens van 1.47m boven NAP betekend hebben in de afgelopen jaren?

- In 2016 zou er 35 dagen stremming geweest zijn (i.p.v. de 15 dagen die we berekend hadden)
- In 2015 39 dagen (i.p.v. de berekende 18 dagen)
- In 2011 50 dagen (in plaats van 34)

En nu, gelet op het feit dat vijf schepen vastlagen in de Deventer haven, vroeg de gemeente Deventer het Waterschap Drents Overijsselse Delta eenmalig toestemming om te schutten als het minimumpeil van 1.22 boven NAP is bereikt. Hier bericht de Stentor over. https://www.destentor.nl/deventer/nog-30-centimeter-dan-kunnen-schippers-de-deventer-haven-pas-uit~a2dfaea2/
Kennelijk is dat “verantwoord” maar vanaf dat moment zal deze haven voor de verladers en de schippers een nog meer onbetrouwbare haven zijn dan waar we tot op dit moment vanuit waren gegaan. De toekomst van de haven en van de bedrijven afhankelijk van vervoer over water in Deventer is daarmee rechtstreeks in het geding, want dit betekent dat in een normaal laagwater jaar gedurende 1 maand geen toegang is tot de haven en in een extreem jaar – waar we er steeds meer van zullen krijgen- loopt dat al snel op tot 2 à 3 maanden, met daarbij natuurlijk de factor “onvoorspelbaarheid”, die de vervoerszekerheid van de binnenvaart enorm aantast.

Onbetrouwbare haven=geen haven
Inmiddels zijn na heel wat weken de schepen “vrijgelaten” bij een waterstand die nog lager was dan de waterstand waarop de sluis gesloten is. De ASV heeft samen met partners een brief geschreven (zie elders in deze nieuwsbrief) naar de gemeente betreffende een compensatie voor de geleden verliezen van de bedrijven (schepen en verladers). Maar allereerst wordt er juridisch onderzocht hoe het allemaal zit. En ondertussen hebben de bedrijven dikke verliezen geleden en moeten die maar zien hoe ze hun hoofd boven water houden.

Daarbij komt dat de haven van Deventer zo natuurlijk een onbetrouwbare haven is geworden. Welk schip wil er nog naar toe, welk bedrijf wil nog in de haven gevestigd zijn? En hoe kan men nog denken aan een containerterminal?

En nu in oktober 2018 is de haven nog steeds gesloten voor de binnenvaart. Deventer en het Waterschap hebben een flinke klus te klaren om deze haven weer een betrouwbare haven te maken waar schippers willen komen en bedrijven zich willen vestigen.

Persbericht Nadeelcompensatie

Gezamenlijk persbericht van Evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Koninklijke BLN-Schuttevaer en de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)
Meer duidelijkheid over het verhalen van schade bij verstoringen infrastructuur

Ondernemersorganisaties Evofenedex, TLN , Kon. BLN-Schuttevaer en ASV roepen alle overheden op om de Handleiding Nadeelcompensatie bij infrastructurele maatregelen per direct toe te passen, in het bijzonder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Deventer. De aanvragen voor nadeelcompensatie met betrekking tot de afsluiting van de Merwedebrug in 2016 en de huidige afsluiting van de haven van Deventer worden met de Handleiding mogelijk op andere wijze beoordeeld, dan tot voor kort het geval zou zijn geweest. De Handleiding Nadeelcompensatie, op initiatief van de ministers Ollongren (Binnenlandse Zaken) en Dekker (Rechtsbescherming), is vorige maand naar de Tweede Kamer gestuurd.

De vier ondernemersorganisaties stellen voorop dat het vaststellen van nadeelcompensatie bij infrastructurele maatregelen complex is. Machiel van der Kuijl, algemeen directeur Evofenedex: “Wij hebben veel vertrouwen in de werking van de recent gepubliceerde Handleiding, omdat er nu eindelijk een transparante procedure ligt voor het bepalen van nadeelcompensatie voor bedrijven en burgers. Hierdoor is door gedupeerden bij verkeers- of vaarwegafsluitingen beter in te schatten of het zinvol is een aanvraag tot nadeelcompensatie in te dienen bij verlies aan omzet of torenhoge transportkosten voor noodzakelijk omrijden of omvaren. Natuurlijk zullen wij onze leden hierbij blijven ondersteunen.”

Veel aanvragen zonder succes
TLN was één van de medeopstellers van de Handleiding. Arthur van Dijk, voorzitter van TLN: “De afgelopen jaren was er veel onduidelijk rondom deze vorm van compensatie en hebben veel bedrijven, zonder succes, aanspraak gemaakt op nadeelcompensatie. Dat is zonde van alle tijd, administratieve lasten en procedurele kosten die daarmee gemoeid waren. Dat kon beter. Onder leiding van prof. Mr. Scheltema, regeringscommissaris Algemene regels van bestuursrecht, hebben we daar als overheden en bedrijfsleven met deze Handleiding een heldere en duidelijke procedure voor uitgewerkt. Nu is het wel zaak dat dit ook gelijk in de praktijk wordt toegepast.”

Nieuwe methode kansrijk
De Handleiding is aan de late kant voor de gedupeerden van de afsluiting van de Merwedebrug. Wel kunnen er nog nieuwe aanvragen worden ingediend en zijn er nog diverse aanvragen in beroep. De afsluiting van de haven van Deventer is op dit moment zelfs nog gaande. Evofenedex, TLN, Kon. BLN-Schuttevaer en ASV vragen de betrokken overheden de aanvragen voor nadeelcompensatie (opnieuw) te beoordelen op basis van de methode uit de Handleiding. “De Handleiding is een goed uitgangspunt voor de compensatie van de schippers die opgesloten liggen in de haven van Deventer, waarbij wij van mening zijn dat deze schippers ruimhartig dienen te worden gecompenseerd”, aldus de ASV.

De Handleiding stelt dat bij dergelijke ernstige calamiteiten moet worden afgezien van toepassing van een drempel (schade in verhouding met een percentage van de jaarlijkse transportkosten of omzet) om voor compensatie in aanmerking te komen. Dit betekent in de praktijk dat ook kleinere schadebedragen in aanmerking komen voor nadeelcompensatie. Dit is van belang voor benadeelde MKB-bedrijven voor wie de drempel in het recente verleden vaak te hoog lag.
De ondernemersorganisaties pleiten ervoor om de Handleiding nadeelcompensatie per direct in de praktijk toe te passen.

Gezamelijke brief aan College van B&W Deventer

Geachte College van B&W,

Graag vragen wij uw aandacht voor de schade die verschillende ondernemers hebben opgelopen door de afsluiting van de sluis bij Deventer. Hoe om te gaan bij economische schade bij bedrijven als gevolg van infrastructurele maatregelen, bijvoorbeeld bij het afsluiten van bruggen of wegen, is omschreven in de handleiding nadeelcompensatie. Deze handleiding is samen met Rijkswaterstaat en het Ministerie van IenW tot stand gekomen. Het doel hiervan is om duidelijkheid te verschaffen wanneer er wel en wanneer er geen aanspraak gemaakt kan worden op een tegemoetkoming bij economische schade.

Normaal gesproken worden infrastructurele maatregelen van tevoren aangekondigd. Dan is er geen aanleiding tot vergoeding van de schade, omdat bedrijven hierop hebben kunnen anticiperen en bovendien na de werkzaamheden voordeel genieten van kwalitatief betere infrastructuur. Nadeelcompensatie komt bij handels-, productiebedrijven en vervoersbedrijven wél aan de orde wanneer het gaat om calamiteiten, om extreem lange duur van werkzaamheden of uitzonderlijke bijzondere lasten. Naar onze mening is hier sprake van bij de plotselinge afsluiting van de sluis bij Deventer. Verschillende binnenvaartschepen hebben wekenlang vastgelegen achter de sluis en de achterliggende bedrijven konden niet bevoorraad worden via het water.

De handleiding stelt ook vast dat voor niet-normale maatregelen (zoals langdurige afsluiting vanwege een incident) een standaardomzet- of kostendrempel voor het berekenen van nadeelcompensatie onaanvaardbaar is. Het gehele schadebedrag komt in dat geval in aanmerking voor nadeelcompensatie, met vervolgens aftrek van een minimumforfait en een evt. kortingspercentage. Dit is duidelijk en fair, voor vergoeding van schade opgelopen door rechtmatig handelen van de overheid bij calamiteiten.

Daarom pleitten Evofenedex, BLN-Schuttevaar, CBRB en de ASV om in het geval van de afsluiting van de sluis van Deventer de handleiding nadeelcompensatie te volgen en de bedrijven die hier schade door hebben ondervonden te compenseren en hierbij conform de handleiding geen omzet- of kostendrempel te hanteren.

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Ondertekend door
Directeur Evofenedex
Directeur BLN-Schuttevaer
Directeur CBRB
Voorzitter ASV

Verslag bijeenkomst Green Deal

dd. 19-09 n.a.v. de ASV-inzending Klimaatoverleg.

Aanwezig van de organisatie Klimaatoverleg:
Jan Schreuder, projectleider Ministerie,
John van Gent, afd. Logistiek, watergebonden activiteiten en innovatie,
Hester van der Sprang, medewerkster Klimaattafel Zeevaart.
Van de ASV,
Roel Boermann, Jos Evens, denktank ASV.

Na een korte kennismaking en toelichting van ieders achtergronden over naar het onderwerp: De ASV-inzending. Wil de ASV wat dieper ingaan op een aantal hoofdpunten?
ASV: We hadden begrepen, dat er voor het Ministerie een aantal onduidelijkheden waren, dus zegt u het maar.

Het betrof met name ons idee over het instellen van een “vergroeningsheffing” op alle goederen, die vervoerd worden, de voorbehouden, die we gemaakt hebben betreffende allerlei aandrijfsystemen en de gesuggereerde bijbehorende milieuwinst, het stimuleren door de ASV van een systeem van markttransparantie om daarmee milieuwinst te boeken en onze afkeuring van het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam inzake het toekomstige weigeren van schepen zonder CCR2 of betere aandrijving.

Vergroeningsheffing:
Uitgelegd, dat daarmee de samenleving de kosten draagt voor de door haar zo gewenste minimalisering van de uitstoot, dat een dergelijke heffing geen “ingrijpen in de markt” is, maar het ontwikkelen van beleid als gevolg van gemaakte keuzes. Vervolgens moet het internationaal op alle vervoerde producten worden toegepast en de aldus verkregen middelen moeten onder duidelijke criteria door alle modaliteiten gebruikt kunnen worden om de vergroeningsdoelstellingen te realiseren.

Als gunstig neveneffect wordt ermee een rem gezet op onnodig transport.

Op de vraag, of we als vervoerders dan niet in eigen vlees sneden, erop gewezen, dat de samenleving nu al klem loopt met de hoeveelheid transport en alleen het volledig asfalteren van Nederland het alternatief is.

Alternatieve aandrijfsystemen/brandstoffen:
Erop gewezen, dat door de hoge kosten van vergroening (naast alle andere kosten, voortvloeiend uit de CCR-regelgeving) en de lage rendementen van de ondernemingen, de schipper zeer terughoudend is in het doen van vergroeningsinvesteringen, omdat 1) de werkelijke milieuwinst dikwijls ter discussie staat, 2) alle huidige projecten nog in de testfase zitten en nog niet is aangetoond, of ze in de praktijk wel breed inzetbaar zijn en een aanvaardbare levensduur hebben.

Ook aangegeven, dat men eerder neigt naar het afwachten of er op termijn technische ontwikkelingen komen (zoals bv. het efficiënt en veilig toepassen van waterstof of een vervolg op gesignaleerde hoopvolle ontwikkeling van kleine kernfusie-systemen), dan nu al te investeren in tussenvormen, die uiteindelijk wellicht vervroegd moeten worden afgeschreven.

In deze discussie kwam de toegang tot de Rotterdamse haven nog aan bod, waarbij men zich afvroeg of die binnenvaarders dan niet een erg groot risico namen om binnen afzienbare tijd uit Rotterdam buitengesloten te worden. Hierop hebben we aangegeven, dat volgens ons, Rotterdam zich daarmee een groot aan- en afvoerprobleem op de hals zou halen, omdat ze dan een aanzienlijk deel van de vloot zou buitensluiten.

Ook werd er nog gevraagd of we niet beter gediend waren met verladers, die met de schipper een langetermijncontract afsloten tegen een dermate hoge contractprijs, dat daarmee de vergroeningsinvestering betaald kon worden. Daarop geantwoord, dat dit niet realistisch is, omdat hij zich daarmee uit de markt zou prijzen.

Markttransparantiesysteem:
Hierbij hebben we uitgelegd, dat gebrek aan informatie nu dikwijls leidt tot onnodige ledige kilometers met de bijbehorende onnodige uitstoot. Tevens leidt dit tot onnodige onkosten. Een goed werkend systeem moet aan de schipper inzicht bieden in beschikbare ladingen op de spotmarkt en aan zowel de schipper als verlader inzicht in de beschikbare schepen in een regio, zodat hij daar met de logistieke planning rekening mee kan houden. Er werd ons gezegd, dat er hier en daar al vergelijkbare systeempjes waren, waarop we hebben geantwoord, dat die te beperkt en meestal verlader-gebonden waren en afgeschermd voor de concurrent en daarmee dus geen totaalbeeld gaven.

De bijeenkomst afgesloten met, nogmaals, de opmerking, dat, indien de CCR-regelgeving onveranderd van kracht zou blijven, er binnen 10 jaar geen kleinere schepen meer zouden zijn en dat die lading vrijwel allemaal op de weg zou belanden en er dus voor die groep geen Green Deal-overleggen nodig waren.

Door Jan Schreuder werd de bijeenkomst afgesloten met de mededeling, dat de input van alle deelnemende partijen nu in een nieuw concept-klimaatovereenkomst zou worden verwerkt en met het dringende verzoek aan de ASV toch vooral deel te blijven nemen aan het Green Deal-overleg.

Aldus opgemaakt,

Jos Evens.

EXPERTISE- EN INNOVATIECENTRUM BINNENVAART

Post-/bezoekadres
Vasteland 78
3011 BN Rotterdam

Pagina: 1 van 1
Telefoon: 010.798.98.30
E-mail: eicb@binnenvaart.nl
Website: www.eicb.nl

PERSBERICHT

Innovaties Duurzame Binnenvaart

18 september 2018

Heeft u een goed idee dat kan bijdragen aan de verduurzaming van de binnenvaart? Binnen de subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart stelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat budget ter beschikking voor innovatieve en duurzame projecten. Voor deze ronde is een bedrag van in totaal Eur 1.250.000,00 beschikbaar waarvan Eur 250.000,00 maximaal per projectaanvraag (maximaal 50% subsidie). Deze projecten kunnen demonstraties en ontwikkeling van nieuwe concepten, verdere optimalisaties of nieuwe combinaties van bestaande concepten zijn.

Deze subsidie kan specifiek worden aangevraagd voor projecten gericht op de reductie van CO2-, NOx- en PM-emissies en/of methaanslip bij de voortstuwing van binnenvaartschepen. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruik van alternatieve brandstoffen, voor- of nabehandelingstechnieken, aanpassing van motormanagement en motorgebruik en de inrichting en gebruik van het schip.

De uiterste inleverdatum voor aanvragen is 1 november 2018. Beoordeling van de ingediende projecten vindt nadien plaats door een onafhankelijke Innovatieraad.

Contact
Het aanvraagformulier kunt u downloaden via www.eicb.nl/idb. Voor vragen of meer informatie over deze regeling kunt u contact opnemen met het EICB, via 010 798 98 30 of per e-mail: info@eicb.nl.

Vergroening

Vergroening, ik denk dat het de grootste uitdaging voor de binnenvaart is voor de komende 10 tot 20 jaar.

Natuurlijk willen we als binnenvaart ook vergroenen. We zien allemaal wel dat het niet goed gaat met onze planeet. Maar hoe en wat, dat is de grote vraag. Mij is het nog niet duidelijk. Ik zie de oplossing nog niet, helaas.

Wel wordt de binnenvaart opgezadeld met wetgeving hieromtrent. Volgend jaar moeten de kleinere motoren al voldoen aan stage 5 en het jaar erna zijn de grotere motoren aan de beurt. Maar hoeveel motorleveranciers komen straks met een stage 5 motor? Vooral voor de grotere motoren hoor ik daar nog niet zoveel over.

En wat moet dat allemaal wel niet gaan kosten? Heel veel, als ik de verhalen mag geloven. En zijn deze motoren wel milieuvriendelijk? Wij moesten tot voor kort aan de CCR2 motor, maar volgens EICB zijn deze motoren een vergissing. Ze gebruiken teveel gasolie, waardoor de milieuwinst weer nihil is. Eigenlijk moet de binnenvaart helemaal af van de gasolie, maar is dat reëel? LNG was hèt een aantal jaren geleden, maar is nu weer helemaal van de baan.

Nu moeten we allemaal elektrisch varen, grote containers vol met accu's moeten ons gaan voortstuwen. Maar is dit reëel? Ik heb nog zo mijn bedenkingen, hoor al verhalen dat het voor de Rijnvaart geen optie is, dus gaat dit ook geen oplossing zijn voor de binnenvaart? Niet voor de gehele binnenvaart, vrees ik. Ik wil nog wel geloven dat het voor de containervaart op de korte afstanden een oplossing zou kunnen zijn, maar ik zie nog geen Veerhaven met 6 bakken naar de Ruhr varen op accu's. En hoe milieuvriendelijk zijn al die accu's????

Dan hebben we nog waterstof, maar dat is nog toekomstmuziek, vrees ik. Wij als ASV hebben er bij het Ministerie op aangedrongen om wat betreft de binnenvaart naar de langere termijn te kijken. Geen subsidie op schijnoplossingen. Als de binnenvaart een nieuwe motor gaat zetten hebben we het over een levensduur van 15 tot 20 jaar. Dus is het beter desnoods wat langer te wachten op de echte oplossing voor het milieu. Als je nu komt met een schijnoplossing, zit je daar nog heel lang mee.

Al die CCR2 motoren die de binnenvaart gezet heeft de afgelopen jaren, blijken nu geen oplossing voor het milieu te zijn. Een gemiste kans, dus beter werken we naar een echte oplossing voor de gehele binnenvaart, ook al laat die zich nog even op zich wachten.

Zolang we nog op gasolie varen, kunnen we wel kijken of we door bv. toevoegingen in de gasolie betere resultaten kunnen boeken ten opzichte van het milieu. Ik denk dat velen van ons dat al doen, ikzelf ook, maar heeft dat het gewenste effect? Ik weet het niet.

Meten aan de pijp, wordt er gezegd. Daar is men mee bezig, maar dit wordt steeds uitgesteld en dat is jammer, want ik zou heel graag willen weten of mijn motor echt zo vuil is, als wordt beweerd. Maar er zal binnenkort echt wel een begin worden gemaakt met het meten aan de pijp en dat is alleen maar een goede zaak. Maar wel opschieten, want de nieuwe eisen voor de kleinere motoren gaan al over een paar maanden in.

Ook al staat de Rijn al een hele tijd erg laag, er zal toch nog heel wat water door de Rijn stromen voor er een echte oplossing komt voor de binnenvaart om in 2050 emissieloos te kunnen varen. Maar ik hoop toch dat er snel wat duidelijkheid komt.

Fijne vaart gewenst, Roel Boermann

Zienswijze ASV op voorstel integrale netwerkvisie Overijssel

Betreft: zienswijze ASV op voorstel integrale netwerkvisie Overijssel

De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) heeft haar zienswijze naar De Provincie Overijssel -Eenheid Ruimte en Bereikbaarheid- gestuurd over de totale mobiliteits- en logistieke opgave in een “integrale netwerkvisie”.

In dit document moet men “een samenhangend afwegingskader voor beleidskeuzes voor de verbetering van de economische bereikbaarheid van Overijssel” aantreffen. (https://overijssel.notubiz.nl/document/6765341/1/PS2018576_voorstel_Integrale_Netwerkvisie_Overijssel_%28INO%29)

Hoewel het goed is om te lezen dat deze provincie zich rekenschap heeft gegeven van het belang van de binnenvaart ziet de ASV een aantal zaken genoemd waar zij haar vraagtekens bij zet.

Nog goedkoper vervoer?
Volgens het rapport zou de benuttingsgraad van de binnenvaart moeten toenemen (minder onbenutte capaciteit) met als doel dat de tarieven omlaag kunnen.
In de zienswijze heeft de ASV gepleit voor het hanteren van het uitgangspunt van deze provincie waarin men stelt dat men gaat voor “….een solide en duurzaam mobiliteitssysteem dat bestaat uit een combinatie van verschillende vervoersmodaliteiten die goed op elkaar aansluiten en toekomstbestendig zijn”.

In de zienswijze stelt de ASV dat streven naar steeds goedkoper vervoer ten koste gaat van de veiligheid en het milieu, dat maakt dat rendabel vervoer met redelijke sociale omstandigheden steeds minder mogelijk wordt. Daardoor ontstaan er –volgens de ASV- nu al (landelijke) problemen wat de hele vervoerssector betreft.

Vergroten vaarwegen en kunstwerken DE oplossing voor meer vervoer over water?
Wat opvalt, is dat vooral de oplossing voor meer vervoer over water wordt gezocht in het vergroten van bestaande vaarwegen en kunstwerken (bruggen en sluizen).
Zoals de toekomstige verruiming van de capaciteit van Sluis Delden en (een onderzoek naar) verruiming Prins Bernhardsluis (Deventer).
De ASV stelt dat verruiming een mogelijkheid is om vervoer over water te stimuleren maar de ASV wijst ook op het feit dat de provincie op geen enkele manier zich lijkt te realiseren dat binnen afzienbare tijd de kleinere schepen verdwenen zullen zijn en wat de gevolgen daarvan zijn.

Zo maakt het rapport melding van inzet op vergroting van vaarwegen om het mogelijk te maken om schepen tot 1.000 ton te laten varen (verruiming van de vaarverbinding Almelo-Coevorden), waarbij de ASV de provincie heeft gewezen op het feit dat dat weinig zin heeft als er na 2025 geen schepen van 1.000 ton meer aanwezig zijn.
De ASV trekt dan ook de –door de provincie- verwachte modal shift en groei van het vervoer over water in twijfel.

Bedreiging diversiteit van de binnenvaartvloot niet meegenomen in het plan
Volgens de ASV zou de provincie Overijssel veel meer aandacht moeten schenken aan het belang, ook voor deze provincie inclusief haar bedrijven, van een diversiteit in de binnenvaartvloot.
Tenslotte spreekt de ASV haar verbazing uit over het feit dat een provincie die toch (mei 2018) door de ASV benaderd is vanwege de petitie “geef de binnenvaart toekomst” kennelijk nog niet bewust is van de sombere toekomst wat betreft de diversiteit van de binnenvaartvloot.

Verantwoordelijkheid Provincie
De ASV mist in dit rapport het voornemen tot een lobby om de belangrijke diversiteit van de binnenvaartvloot te behouden. Zij beveelt het College van Gedeputeerde Staten aan om haar verantwoordelijkheid hierin te nemen en bij Minister van Nieuwenhuizen aan te dringen om alles in het werk te stellen die sector (en de daarvan afhankelijke bedrijven) tegen deze koude sanering te beschermen.

Zowel stimuleren van vervoer over water als van vervoer over de weg, kan dat?
Alleen maar positief kan de ASV reageren als men leest dat het goederenvervoer over water gestimuleerd wordt door:

- het vaarwegennetwerk en de binnenhavens in Overijssel beter te benutten en te verbeteren;
- netwerkontwikkeling in regionale, euregionale, nationale en Europese samenhang;
- inzet voor behoud van voldoende water in droge perioden om de scheepvaart op de regionale vaarwegen ook dan te kunnen faciliteren.

De vraag is op welke manier deze voornemens ingevuld gaan worden, omdat op dezelfde pagina ook staat “..Ingezet wordt op het optimaal faciliteren van goederenvervoer over de weg en het beter benutten

van de hoofdinfrastructuur van en naar de logistieke hotspots…."
Deze twee uitgangspunten kunnen natuurlijk nogal eens in strijd zijn met elkaar en de ASV vraagt zich af "waar wordt dan voor gekozen?"

Zo ziet de ASV landelijk steeds meer spitssluitingen en spertijden bij bruggen en sluizen "ter ontlasting van vervoer over de weg", dat gaat dus ten koste van vervoer over water. De ASV zou graag uitgewerkt zien hoe de provincie bovenstaande feiten ziet in het licht van de "aanleiding": een solide en duurzaam mobiliteitssysteem dat bestaat uit een combinatie van verschillende vervoersmodaliteiten die goed op elkaar aansluiten en toekomstbestendig zijn.

Rotterdam
De ASV juicht het voornemen in het rapport toe om vervoer over water aantrekkelijker te maken door via een gezamenlijke lobby te bereiken dat in de haven van Rotterdam de wachttijden bij de containerterminals verkort worden. Daarbij wijst de ASV op het feit dat de beloofde doelstellingen die hoorden bij de bouw van de 2e Maasvlakte betreffende vervoer over water bij lange na niet gehaald worden.

Betrouwbare binnenvaart alleen met goed functionerende overheid
In het rapport wordt gesproken over het feit dat het voor de containervaart belangrijk is dat onnodige en onverwachte vertragingen worden opgelost, omdat deze ten koste gaan van de snelheid, maar nog veel belangrijker, van de betrouwbaarheid.

Volgens de ASV is betrouwbaarheid voor de gehele binnenvaart van groot belang (ook voor de passagiersvaart vermoedelijk). Dat betrouwbaarheid in dit rapport erkend wordt als essentieel onderdeel van een voorwaarde voor vervoer over water, beschouwt de ASV als positief.

Maar tegelijkertijd vraagt de ASV dan ook aandacht voor de afhankelijkheid die de binnenvaart heeft van de verschillende actoren: Provincie, gemeentes en Rijkswaterstaat die betrouwbaarheid nogal eens in de weg staan.

Als voorbeeld noemt de ASV de wens van Deventer om een containeroverslag in de haven te laten plaatsvinden: In de afgelopen periode heeft Deventer wel bewezen geen betrouwbare haven te zijn. Dat heeft gevolgen voor de schepen maar ook voor de bedrijven die zich in zo'n haven willen vestigen.

Positief
Waar de ASV uitermate positief over is,
- is over het feit dat de provincie een verruiming wil van afmetingen, afmeervoorzieningen en openingstijden (in verband met treindienstregeling) bij de IJsselbruggen Zutphen (nadere kosten/baten studie nodig);(hoewel Zutphen in de provincie Gelderland ligt, red)
- is dat ook het opheffen van grote vertragingen in de haven van Rotterdam door een gezamenlijke lobby zou de binnenvaartsector enorm helpen.
- En natuurlijk over de inzet voor behoud van voldoende water in droge perioden om de scheepvaart op de regionale vaarwegen ook dan te kunnen faciliteren.

Veilig vervoer betekent goede voorzieningen.
Wat de ASV mist in dit rapport is naast "vergroting" en "verruiming" van vaarwegen en kunstwerken een zorg voor de gebruikers van de vaarwegen. In het rapport staat nauwelijks iets over ligplaatsen en andere noodzakelijke voorzieningen voor de binnenvaart.

Volgens de ASV is het aantal ligplaatsen langs de IJssel in de afgelopen jaren sterk verminderd. Dat is omgekeerd evenredig aan de vraag naar ligplaatsen die juist toeneemt. Dit is in strijd met het streven van Overijssel naar "veilig vervoer";

Ook de schuttijden van sommige sluizen (Deventer bijvoorbeeld) zijn ronduit binnenvaartonvriendelijk. Het feit dat ieder zijn eigen beleid maakt -gemeentes, Rijkswaterstaat, provincie-, waarbij er geen totaalbeleid is; rekening houdend met de behoeftes van de binnenvaart, werkt een meer binnenvaartvriendelijke houding niet bepaald in de hand.

Ondertussen staat er in het rapport: Deze visie helpt keuzes te maken in bijvoorbeeld de prioritering van vervangingsinvesteringen en regulier beheer en onderhoud, en tussen investeringen in weg, OV en fiets. Daar lijkt de samensteller van dit rapport de infrastructurele investeringen t.b.v. vervoer over water vergeten te zijn.

Graag een antwoord op deze zienswijze
Tot slot dringt de ASV aan om antwoord te mogen ontvangen op de zienswijze waarbij de ASV de Provinciale Staten vraagt de argumenten ter harte te nemen van deze organisatie die specifiek de belangen van de schippers in de binnenvaartsector vertegenwoordigt.

Met vriendelijke groet,
Namens bestuur en denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

Televisie reportage bij RTV Oost over verdwijnen kleinere schepen

RTV Oost heeft een reportage gemaakt over de kritiek die de ASV heeft geuit betreffende het rapport voorstel integrale netwerkvisie Overijssel. Daarin heeft Overijssel haar visie neergelegd over de totale mobiliteits- en logistieke opgave.

Daarop heeft de ASV haar zienswijze ingediend en vervolgens heeft RTV Oost de ASV benaderd hierover. RTV Oost was namelijk verbaasd dat de provincie inzet op vergroting van vaarwegen tot 1.000 ton terwijl men toch begrepen had dat, als er niet snel iets verandert, juist die schepen op termijn zullen verdwijnen. En dat terwijl de provincie denkt hiermee een modal shift te bereiken.

Hoe zit dat nu eigenlijk met het verdwijnen van die schepen? RTV Oost heeft Ger Veuger gevraagd met hen in 3 minuten duidelijk te maken waar de schoen wringt. 3 Minuten is niet veel als je zo'n complexe materie voor het voetlicht moet brengen. En het moet duidelijk zijn, want, hoewel deze provincie de petitie betreffende de gevolgen van de CCR eisen al in mei heeft ontvangen, lijkt men zich nog nergens van bewust te zijn.

De ASV roept de provincie Overijssel op: zet druk op de politiek en zorg dat overbodige regels geschrapt worden als je werkelijk wilt dat de vloot kleine schepen blijft bestaan.

https://www.rtvoost.nl/nieuws/298808/Schippers-kritisch-op-provincie-Binnenvaart-kan-files-niet-oplossen

Op de site van RTV Oost lezen we hierover o.a. dat met name op uitbreidingsplannen voor het kanaal Almelo - Coevorden de schippers kritiek hebben. Men wijst erop dat al eerder dit kanaal werd uitgediept en geschikt gemaakt voor grotere schepen - van 500 naar 750 ton. Kosten 18 miljoen euro. Volgens RTV Oost viel het rendement tegen; de toename van het

vrachtverkeer was minimaal. Nu wordt gekeken of het kanaal geschikt kan worden gemaakt voor schepen van 1.000 ton.
Geldverspilling als de regels blijven zoals ze zijn.
Als er niets verandert, is dit geldverspilling, aldus Ger Veuger van de Algemeene Schippers Vereeniging. In het filmpje legt hij uit hoe door strenge Europese regelgeving (zoals RTV Oost het noemt) de kleinere schepen tot 1.500 verdwijnen. Waarbij de kleinere, oudere schepen moeten voldoen aan normen die gelden voor nieuwbouwschepen en dat dat niet te betalen is voor schippers.

Ook de economische situatie komt nog even aan de orde: Omdat door marktwerking de nieuwbouw van een klein schip niet rendabel is, blijven alleen de grote schepen over: “De kleinere schepen eindigen op de schroothoop.”

De voorspelling dat er vrachtwagens van de weg kunnen door inzet van de binnenvaart in Overijssel gaat volgens Ger dan ook niet op, als er niet ingegrepen wordt: “Ik verwacht eerder het omgedraaide. Er verdwijnen schepen en er komen alleen maar meer vrachtwagens bij.”

“Schrap regels!”
Volgens Veuger is het enige wat helpt het schrappen van de strengere regels voor oude vrachtschepen: “Net zoals bij de auto’s, de Citroën eend bijvoorbeeld. Bij die auto’s kunnen geen draaggordels worden aangebracht, omdat de constructie te zwak is. De regering heeft toen gezegd, alleen nieuwe auto’s moeten voldoen aan die regelgeving.”

Gedeputeerde Boerman geeft aan de problematiek te kennen en bij de ontwikkeling van de plannen voor de binnenvaart rekening te houden met de problematiek. Of hij zich hard gaat maken voor het schrappen van de regelgeving, liet hij niet los.

Opmerking van de ASV: daarbij moet aangetekend worden dat het uitvoeren van diezelfde regels, zoals de ons omliggende landen dat doen, al heel wat op zou lossen. In Duitsland vallen de geluidseisen niet als voorwaardelijk voor de certificaten als er geen personeel aan boord is bijvoorbeeld. Een heel verschil met de wijze waarop Nederland dat toepast.

In de laatste ASV nieuwsbrief stond een mooi voorbeeldje van het verschil in keuren tussen Duitsland en Nederland. Conclusie lijkt te zijn: in Duitsland wordt veel soepeler gekeurd dan in Nederland. Maar Nederland wil daar niets van weten. WAAROM NIET?

Facebook reacties op filmpje Kanaal naar Coevorden

Reactie op Facebook n.a.v. het filmpje over het zinloos vergroten van het kanaal naar Coevorden

Heel veel positieve reacties waren er op dit filmpje waar Ger Veuger de consequenties van het CCR beleid verduidelijkte.

Negatieve reacties
Er waren echter ook enkele negatieve reacties o.a. van…(daar is ‘ie weer!) Eric van Dam
“Lekker bezig hoor, je eigen beroepsgroep de grond in trappen. Denken jullie überhaupt wel eens na voordat je wat in de media lanceert?”

Reactie van de ASV:

De harde realiteit schijnt niet alleen nog steeds niet doorgedrongen te zijn bij de provincies; ook bij een aantal collega’s wil het maar niet doordringen hoe heikel de situatie is. Nu kun je wel heel agressief reageren naar de ASV toe, die de negatieve realiteit vertelt in een laatste poging het tij te keren, maar open je ogen en zie dat als er nu niet ingegrepen wordt het echt te laat is. Geen politieke partij ontkent dat meer. Ik zie ook geen tegenargumenten of feiten van de heer van Dam. Wel lees ik weer verdachtmakingen over de “negatieve stemming”, dat schijnt belangrijker te zijn dan de inmiddels zelfs door onderzoeksbureau Panteia erkende omgekeerde modal shift veroorzaakt door het verdwijnen van de schepen. Misschien vindt de heer van Dam het prima dat de schepen beneden 1.500 ton verdwijnen, dat is zijn goed recht, maar onze plicht is het de maatschappij te wijzen op de gevolgen daarvan. En eigenlijk zouden wij dat ook van andere organisaties mogen verwachten.

Willem Boutkan, Statenlid van Flevoland en spreker bij de ASV najaarsvergadering reageerde daar nog in de vergadering op met de opmerking dat het onbegrijpelijk is, dat men het een organisatie kwalijk neemt als zij gewoon de harde waarheid vertelt en een Provincie waarschuwt voor het feit dat men zinloze investeringen doet.

Wij wachten op het moment dat men nu eindelijk eens zij aan zij met ons strijd voor het behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot. In ieders belang!

KLACHTEN schutten van sluizen

Onderstaand bericht is door één van onze leden naar Rijkswaterstaat gestuurd. Ook diverse Kamerleden zijn hierover benaderd. Wat zijn uw ervaringen?

Betreft Zuidwillemsvaart.
In een eerdere klacht (180717-000399) heb ik u al eens verteld, dat ik mij niet aan de indruk kan onttrekken dat RWS containerschepen/tankers (zeker klasse V en groter) met voorkeur behandelt.

De 19e jl. was het wel heel duidelijk. Ondergetekende meldt zich om 09.30 uur voor sluis 4 (Veghel) op de Zuidwillemsvaart. Ik krijg te horen dat ik een uur moet wachten i.v.m. watergebrek, want er moet nog een schip mee.

Na een uur wachten komt het tweede schip (Istar van de rederij Wijgula) de sluis in. De kapitein van de Istar was zeer verbaasd dat ik een uur op hem heb moeten wachten. Toen de Istar namelijk beneden sluis Schijndel zich meldde, werd hem medegedeeld dat ze eerst even de sluis LEEG (zonder schepen) omzetten voor een afvarend containerschip. De Istar was op nog geen 5 minuten van de sluis verwijderd. Een containerschip mag/hoeft dus niet te wachten volgens RWS, ondanks het watergebrek.

Sluis Schijndel is qua inhoud ongeveer drie keer zo groot als sluis 4.

Sluis Schijndel wordt, ondanks dat er opvaart aankomt, leeg omgezet en in sluis 4 (klein schip en geen containerschip) kan wel een uur gewacht worden. Op datzelfde moment moeten schepen in Panheel ook uren wachten om geschut te worden, dit zijn ook kleine schepen en geen containerschepen.

Sluis Panheel en sluis Schijndel krijgen water van dezelfde bron.

Dit is absoluut geen vergissing of incident, dit is gewoon structureel. Ik zie dit dan ook als bevestiging van het feit dat er vanuit RWS een memo rondgestuurd is naar sluizen/bedieningscentrales dat containerschepen/tankers gewoon met de minst mogelijke oponthoud geschut moeten worden, ondanks watergebrek en/of andere calamiteiten.

Als u de intentie heeft mij, net als de vorige keren, te antwoorden met halve waarheden/klinkklare leugens of simpel een ontkenning van wat er gebeurd is, verzoek ik u vriendelijk toch zeer dringend mij NIET te antwoorden.

Mario Noldes, m/s So Long

Een reactie van een denktanklid

Jammer dat deze memo niet in Lith is aangekomen.

Laatst waren wij aan de late kant, maar zouden nog net voor 00:00 uur in Oss kunnen arriveren, ware het niet dat het op dat moment “druk” was. In de beide sluizen van Lith en in de sluis van St. Andries lagen schepen te schutten. De dienstdoende ambtenaar kon toen niet ook nog de brug van Marcharen bedienen. Het gevolg was dat wij niet om 24:00 uur maar om 01:00 uur bij de containerterminal arriveerden.

Verder zenden wij bij vertrek een bics (dat moet wel, want bij het bruggetje willen ze alles al weten). Dit bruggetje wordt vanuit Lith bediend. Nu zou je denken dat de sluismeester dit dan weet, maar helaas komt het zéér zelden voor dat de grote sluis (dit in verband met hoogte) klaar staat. Het is vaak zo dat de grote sluis net aan het zakken is.

Willie Wortel

Van onze leden
Jannes Ooms, sinds jaren een gewaardeerd denktanklid van de ASV, heeft al in 2014 het onderstaande geschreven. We willen het met u delen, omdat nu, 4 jaar later, de situatie nog niets veranderd is.

NBKB: Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart
Willy Wortel en de mening van een expert over de CCR eisen in 2014

Ik las in de Binnenvaartkrant van 7 oktober (2014, red): BLN peilt meningen over technische eisen in Kalkar. Onder het kopje “scheve zaken”:
Voormalig Scheepsinspecteur Theo Molkenboer becommentarieerde op persoonlijke titel de technische eisen voor schepen op de Rijn en voor schepen met een communautair Certificaat.

Zijn mening: veel zaken moeten maar eens goed bekeken worden, omdat de uitvoering duur is, ze geen meerwaarde hebben of zelfs hinderlijk uitpakken in de praktijk.

Dat is nu precies de praktijkervaring waar ik als schipper hoofdschuddend naar keek gedurende mijn loopbaan.

Bijvoorbeeld:
- Een gasoliebak plaatsen onder de kachel werd verplicht, later was het advies: boor er een gaatje in!
- BOBs werden verplicht voor gasolietanks, voor mijn gevoel veroorzaakt dat eerder overlopers, want mensen denken erbij weg te kunnen lopen.
-

Ik moet het altijd vergelijken met het stripverhaal van Willy Wortel:
Hij had altijd veel onzinnige ontwerpen, maar hij wist het zelf. Daarom ontwierp hij een lampje dat op zijn schouder meekeek. Als het lampje ging branden, kon hij in zijn oor fluisteren “Dit is echt iets voor in de prullenbak”.

Dit moet ook eens bij de CCR gebeuren voordat iets een eis of regel wordt. Laat eerst de experts uit de praktijk kijken of er nut en noodzaak toe is en of iets wel haalbaar is.

Bijvoorbeeld door de inspecteurs en de schippers(bonden).

Jannes Ooms

En nu 4 jaar verder zien we steeds meer voorbeelden van onhaalbaarheid en nutteloze eisen, kortom: tijd dat lampje eens zijn werk gaat doen bij de CCR!

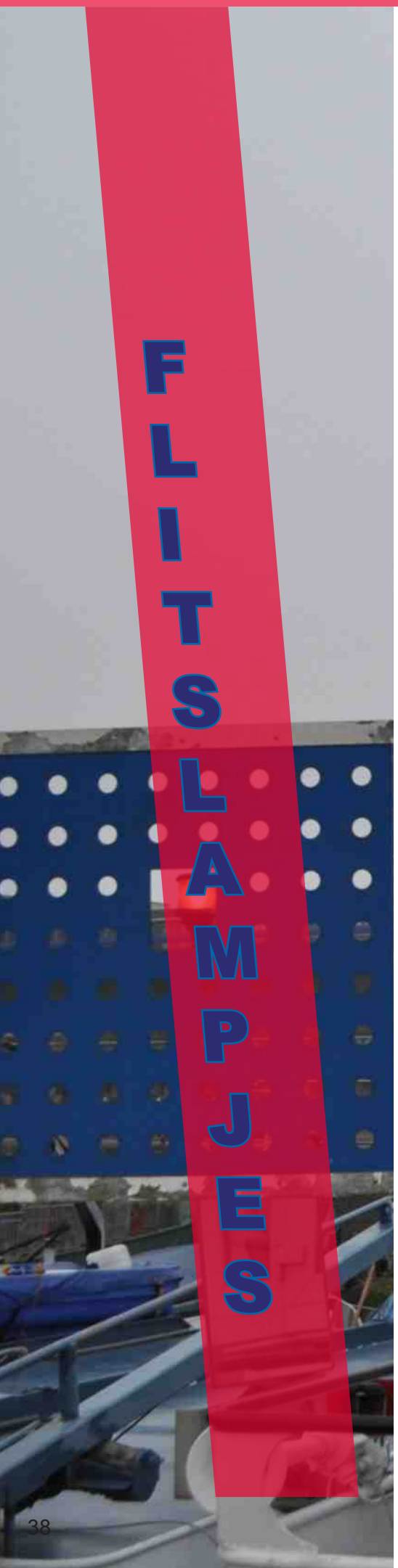
Duitsland

Wat maken we mee in Duitsland? Hier een ervaring:

Beroepsvaart moet wijken voor passagiersvaart

Het weekend in Rurhort, tegenover de havenmeester, gelegen. Vroeger kon je daar ook met de auto komen en zelfs -zij het met lange kraan- de auto eraf zetten. Dat het laatste niet meer kan, oké. Maar dat je er niet meer kan komen, buiten het stukje vlak voor het Vincke kanaal, is iets nieuws. Over ca 5 scheepslengtes kan je met de auto totaal niet meer rijden. Ik vind dit met oog op ongelukken niet wenselijk.

De havenmeester vertelde dat het terrein nu eigendom is van de Stad Duisburg en dat die zich niets aantrekken van de haven verwaltung. We weten al dat er beneden de Hombergerbrücke een plaats is gekomen voor passagiersschepen. Dat brengt meer geld in het laatje. Maar de havenmeester verwacht ook dat er steeds meer passagiersschepen tegenover hem komen te liggen i.v.m. inkomsten.



FLITSLAMPJES

Geen Hinder!

RWS vindt gestremde sluis bij Terneuzen “geen hinder” voor de binnenvaart.

De sluizen in Terneuzen worden regelmatig gesperd wegens watergebrek op het kanaal Gent-Terneuzen. Op 26 uur tijd wordt er 11 uur (!!) niet geschut met geen van de drie sluizen. Maar volgens RWS is er “geen hinder” voor de binnenvaart.

Ronduit ergerlijk is de reactie van RWS.:
“Geen hinder”
Een woordvoerder van Rijkswaterstaat gaf 4 september aan dat de scheepvaart weinig tot geen hinder zal hebben van de stremmingen, omdat de schepen worden ingepland om door de sluizen te mogen varen. Door om de stremmingen heen te plannen wordt de overlast tot een minimum beperkt.

Hoe kun je zo’n reactie verzinnen?
Je kunt 11 uur niet varen, mist je tij en de rest van je reisplanning, maar je hebt geen hinder omdat je op de door RWS geplande tijd wordt geschut??

Wij hebben al heel wat voorbeelden gehoord van schippers die wel degelijk veel uren “hinder” hebben ervaren.

D**ANK**

Alle mensen die tot nu toe hebben gereageerd op onze oproep via facebook om informatie over de gevolgen van het lage water voor de binnenvaart: hartelijk dank daarvoor!

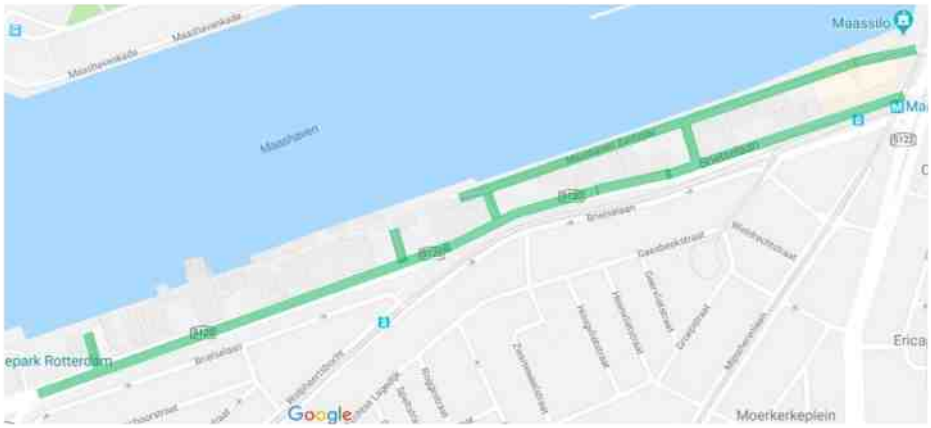
De ASV heeft journalisten zoals o.a. de NOS gewezen op ASV facebook, omdat men daar de informatie rechtstreeks van de schipper kan meelezen. Daar is erg positief op gereageerd. U heeft hiermee dus een podium en de ASV is er trots op dat dat podium goed en informatief gebruikt wordt.
Dit podium wordt door uw toedoen een prima communicatiemiddel naar derden toe, zodat men kan weten wat er speelt maar ook hoe de schipper, u dus, over diverse zaken denkt en wat u zoal meemaakt in de binnenvaart.

Dus voor al die inhoudelijke reacties: hartelijk dank. En schroom niet, blijf uw ervaringen delen.

Parkeren Rotterdam

De gemeente Rotterdam heeft alle bewoners en ondernemers van de Brielselaan en de Maashaven Zuidzijde in een brief (zie bijlage) laten weten dat in dat gebied per 15 oktober a.s. betaald parkeren wordt ingevoerd.

Vanaf dat moment wordt de Maashaven Zuidzijde toegevoegd aan de parkeersector ''Binnenvaartschippers''….

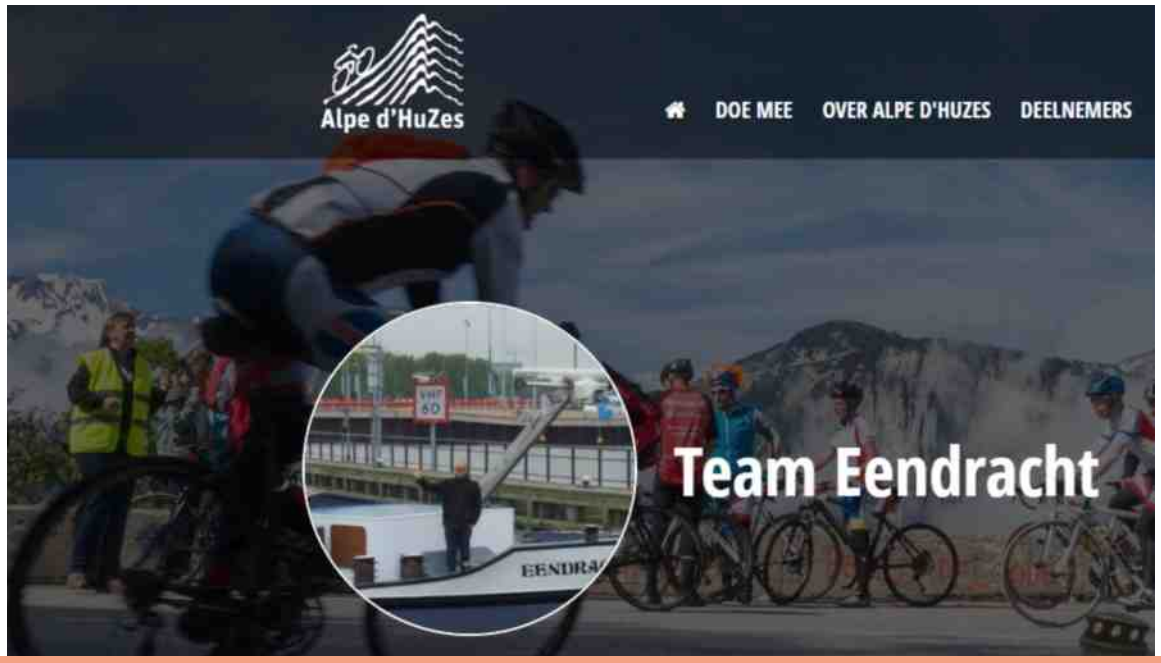


Afval

De afvalproblematiek blijft ons bezighouden. Waar we zien dat, in de ons omringende landen, we op steeds meer plekken bij sluizen ons afval -gescheiden- kunnen afgeven, blijft het in Nederland maar aanmodderen.

Zie dit filmpje van Heere Heeresma: achtergelaten en niet opgeruimd afval op Steiger C in de Oude Houthaven

Video: 'Daar moeten ze iets aan doen! (19) - Afval in de Oude Houthaven' | Scheepvaartkrant
https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/video-daar-moeten-ze-iets-aan-doen-19-afval-de-oude-houthaven



Alpe d'HuZes

De Eendracht (gebruikt in het filmpje over Overijssel en de binnenvaart) staat te koop want de schipper is helaas komen te overlijden in december 2017 aan de gevolgen van kanker. De zoon en schoonzoon van betreffende schipper, en de familie Sipsma (vader zoon en dochters) gaan de Alpe d'HuZes fietsen voor de KWF. Zij zoeken sponsoren de link staat hieronder!

https://www.opgevenisgeenoptie.nl/fundraisers/Team-Eendracht/alpe-dhuzes-captain

Alpe d'HuZes is een uniek sportief evenement waarbij zoveel mogelijk geld wordt ingezameld voor onderzoek naar kanker en naar verbetering van de kwaliteit van leven van mensen met kanker. Op één dag beklimmen 5000 deelnemers fietsend, hardlopend, of wandelend maximaal zes keer de Alpe d'Huez, onder het motto 'opgeven is geen optie'. De koersdag is altijd op de eerste donderdag van juni en maakt deel uit van een hele koersweek, waar een heel jaar lang naartoe wordt gewerkt. Een bijzondere week vol saamhorigheid, waarin kanker voor iedereen bespreekbaar wordt gemaakt. In 2019 worden voor de veertiende keer de 21 bochten van de Alpe d'Huez beklommen.

De “zomer” is wel heel lang dit jaar!

Foto’s: Corrie Last

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl
Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

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

Reeds ontvangen: O VLAG O STATUTEN

Uit de statuten:

Artikel 14

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

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

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

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

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

Wenst u gebruik te maken van de contributieregeling voor nieuwe leden: 75% voor de eerste 12 maanden?

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website.

Omdat wij, als ASV, de binnenvaart zo volledig als mogelijk willen informeren gebeurt het regelmatig dat bepaalde stukken niet meer in de papieren Nieuwsbrief passen. Deze worden geplaatst op de website onder het kopje ‘Downloaden’.

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

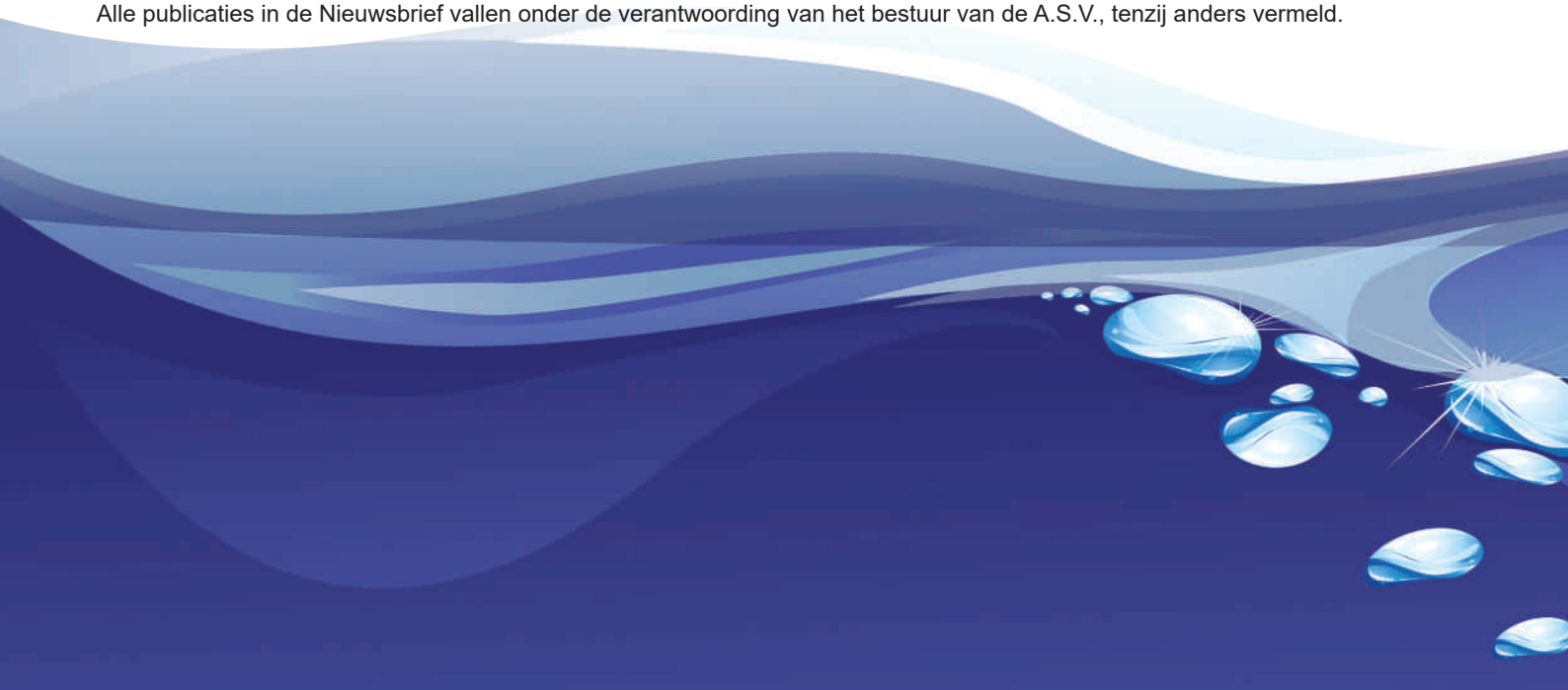
Voorzitter
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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