

Notulen - ASV Leden Vergadering - Voorjaar 2025

(Definitieve Versie)

Ochtenddeel: besloten

Opening Voorzitter

Even na tienentien opent de voorzitter de vergadering en heet eenieder van harte welkom. Direct na het woord van welkom is het de beurt om de ons ontvallen leden te gedenken en vraagt de voorzitter iedereen te gaan staan en een moment stilte te betrachten.

Opening en welkomstwoord voorzitter

De voorzitter opent zijn openingsrede met een reflectie op zijn eerste halfjaar als voorzitter van de ASV. Een periode die, naar eigen zeggen, omgevlogen is. Ondanks dat een half jaar op papier maar zes maanden telt, blijkt het in de praktijk een periode vol ontwikkelingen, gesprekken, zorgen en ook kleine lichtpuntjes.

Het opstellen van een openingsrede bleek dan ook een uitdaging op zich: er is zoveel om aan te stippen, maar de tijd en ruimte is beperkt. En zoals wel vaker: wat je niet noemt, is daarmee niet per se minder belangrijk.

De voorzitter spreekt vervolgens enkele persoonlijke overdenkingen uit over de huidige wereldorde. We leven in een tijd waarin ogenschijnlijke zekerheden in rap tempo afbrokkelen – mondiaal, Europees, nationaal en soms zelfs op persoonlijk vlak. Hij vraagt zich hardop af waar dit alles heen gaat. Het wereldnieuws stemt somber, met toenemende conflicten, schrijnend onrecht en het pijnlijk zichtbare gegeven dat het recht van de sterkste soms de enige wet lijkt die nog telt. Dat beeld houdt ons, zo zegt hij, een spiegel voor en niet altijd één die prettig is om in te kijken. Ook hijzelf merkt hoe snel een mens, wanneer die zich tekortgedaan voelt of zelfs maar denkt dat te zijn, gedachtes kan hebben die je liever niet omzet in daden. Wat ons daarin weerhoudt, is vaak slechts een dun laagje beschaving. En dan dringt de vraag zich op: wat als je wieg op een heel andere plek had gestaan, onder moeilijker omstandigheden? Het zijn gedachten die, ondanks drukke werkzaamheden, moeilijk uit te schakelen blijken.

Na deze brede reflectie werd de blik verlegd naar de wereld van de binnenvaart – een wereld die, zo constateerde de voorzitter, óók in beweging is, en hoe. Verandering is aan de orde van de dag, maar één constante blijft fier overeind: het vakmanschap dat varen heet. Of, beter gezegd, zou moeten heten. Want met het stijgende aantal aanvaringen – bruggen, sluizen, kunstwerken, en helaas ook tussen collega's onderling – rijst de vraag of iedereen nog wel beseft wat het betekent om vakbekwaam te varen. Van bijna-aanvaringen wordt al bijna geen melding meer gemaakt, maar ook die geven te denken. Navigeren is met alle technische hulpmiddelen tegenwoordig haast kinderspel, zou je denken. Maar de praktijk bewijst anders. De voorzitter noemt hierin expliciet het fenomeen “trackpilot” als voorbeeld van techniek die het misschien wel té makkelijk maakt om de aandacht te laten verslappen.

De ASV heeft de afgelopen periode haar zorgen hierover geuit in diverse overleggen. Waar men in beleidskringen soms de neiging heeft om elk probleem te willen oplossen met méér techniek of méér regels, wijst de ASV liever op het belang van bewustwording: techniek is mooi, maar varen blijft mensenwerk. In dat licht wordt ook vooruitgeblikt naar de presentatie van de heer Potgraven van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over “Smart Shipping”. Autonoom en semi-autonoom varen roept immers niet alleen technische maar ook ethische en veiligheidsvragen op. En waar ligt de grens tussen wenselijkheid en mogelijkheid? Kortom: een onderwerp dat in de vergadering verder zal worden uitgediept.

Naast zorgwekkende ontwikkelingen is er ook reden voor enkele voorzichtig positieve geluiden. Binnen de CCR lijkt er eindelijk beweging te komen rond het heikele punt van de overgangsbepalingen. Zo wordt er nu serieus overwogen om de eis van een doorlopend geldig CvO los te laten als voorwaarde om van overgangsbepalingen gebruik te kunnen maken. De voorzitter herinnert aan de kaalslag die deze eis reeds heeft veroorzaakt – en nog dreigde te veroorzaken – en aan de druk die dit heeft gezet op de diversiteit van de vloot. De ASV heeft dit probleem al jaren aangekaart, vaak in betrekkelijke eenzaamheid. Maar die eenzaamheid lijkt langzaam plaats te maken voor erkenning: steeds meer partijen beginnen in te zien dat het domweg onhaalbaar is om de bestaande vloot te laten voldoen aan nieuwbouweisen. Doorgaan op de huidige lijn zou betekenen dat steeds meer lading niet meer over water kan worden vervoerd – en dat terwijl “vervoer over water, de beste weg” nog altijd het devies is. Het is daarom essentieel dat er wordt ingezet op behoud van wat er is, niet als conservatief reflex, maar juist in het belang van de vervoerszekerheid voor de samenleving als geheel.

Tot slot wijst de voorzitter op een aantal dossiers die onverminderd aandacht vragen: de certificeringsproblematiek, de staat van de infrastructuur, en dan met name de kunstwerken daarin. En daarmee is het cirkeltje rond, want ook hier speelt geopolitiek op de achtergrond mee. Hoeveel geld is er straks nog beschikbaar voor onderhoud en vernieuwing van bruggen en sluizen, nu miljarden elders lijken te verdwijnen? Het contrast tussen lege potjes voor vaarwegen en volle subsidiekranen voor andere beleidsdomeinen is, zoals de voorzitter het noemt, “een gedachte die zich de laatste tijd nogal hardnekkig aan me opdringt”.

Met deze woorden geeft hij het startsein voor een vergadering die inhoudelijk meer dan genoeg stof tot gesprek biedt. De voorzitter wenst de aanwezigen een prettige en vruchtbare bijeenkomst toe.

Goedkeuring agenda

Vanuit de zaal merkt mevrouw Le Sage op dat zij het onderwerp “Fosfine” mist op de agenda. Gezien een recent voorval in Zwartsluis is zij, terecht, van mening dat dit onderwerp een plaatsje in de vergadering verdient. Goed punt en hier zal op een later tijdstip in de vergadering wat tijd voor worden ingeruimd.

Goedkeuring verslag Najaarsvergadering 2024

Het verslag wordt goedgekeurd door de vergadering en er zijn complimenten vanuit de zaal voor de heer Markusse welke de najaarsvergadering heeft genotuleerd. Deze neemt de complimenten met plezier in ontvangst.

Mededelingen

Vanuit het bestuur wordt aan de vergadering gevraagd of deze er moeite mee heeft als er foto's en geluidsopnames worden gemaakt. De foto's zullen in de nieuwsbrief worden gebruikt en de geluidsopnames zijn bedoeld ter ondersteuning van de notulist. De vergadering heeft hiervoor alle begrip en er is dan ook geen bezwaar.

Dan is er nog een casus "Erelidmaatschap". Door het bestuur zal mevrouw Sunniva Fluitsma worden voorgedragen om het erelidmaatschap van de vereniging te mogen ontvangen. Hierover zal straks schriftelijk worden gestemd.

Financiële mededelingen

Als eerste wordt het woord gegeven aan de leden van de Kascontrolecommissie. Deze bestaat uit de heren Paul Markusse en Leonard van Dodewaard. Zij hebben de boekhouding uitvoerig gecontroleerd en de penningmeester, mevrouw Jessica van den Akker, met enkele vragen bestookt. Na beantwoording van deze vragen bleek alles helder en verklaarbaar en is de kascommissie van mening dat de kas op orde is. Wat hen betreft kan de penningmeester dan ook gekweten worden van haar taak over de afgelopen periode. De heer Markusse treedt terug als lid van de kascontrolecommissie. Zijn plaats zal ingenomen worden door de heer Jaring Ruitenberg.

Hierna is het woord aan de penningmeester, mevrouw van den Akker. Na enkele strubbelingen met de Beamer begint zij haar pleidooi en meldt dat de financiële situatie van de ASV stabiel zijn gebleven. Enkele posten zoals kilometervergoedingen zijn iets afgenomen. De post "dagvergoedingen" is zelfs behoorlijk omlaag. Later in de vergadering zal deze post nogmaals aan de orde komen. Ook de advocaatkosten pakken gunstig uit omdat er geen lopende zaken zijn waarbij de advocaat nodig is. Vanuit de zaal wordt navraag gedaan over de BMI-casus welke ook door de advocaat is beoordeeld. Ondanks of wellicht dankzij de massale media-aandacht, lijkt dit onderwerp over te waaien en lijken verdere advocaatkosten, voorlopig althans, niet aan de orde. Circa achtduizend ton aan contributie-inkomsten is afgehaakt en deels geroyeerd. Daartegenover staan de aanmeldingen van circa elfduizend tonnen aan nieuwe leden.

Na plussen en minnen blijkt het verenigingskapitaal weer met een bescheiden bedrag toegenomen. Over de gelden van de opgeheven Vereniging Toerbeurt Noord Zuid zijn verder nog geen ontwikkelingen te melden. Deze gelden zijn door de ASV "geërfd" en daar deze gelden door de Toerbeurt Noord Zuid werden "geormerkt" (ASV mag deze doelen slechts in bepaalde gevallen aanwenden), heeft de ASV, de belastingdienst gevraagd, deze gelden te beoordelen en zo een zo voordelig mogelijk belastingtarief te bedingen. Tot dusver heeft de belastingdienst nog geen oordeel geveld.

Vanuit de zaal komen er vragen en opmerkingen over het al dan niet "verdelen van het geld" over verschillende rekeningen en banken om zo de risico's te beperken en de rente te maximaliseren. Het bestuur geeft aan hierover na te zullen denken. Sowieso zal het geld van de Toerbeurt Noord Zuid op een aparte rekening worden gestald zodat het absoluut

gescheiden blijft van de overige financiële structuur binnen de ASV. Zoals in de vorige alinea te lezen valt, is dit geld “geormerkt” en zal als zodanig behandeld moeten worden. Binnen de ASV denktank wordt sinds kort gewerkt met een nieuw platform. Dit onderwerp zal hier een eigen plaatsje krijgen en het bestuur gaat onderzoeken hoe het een en ander het beste vastgelegd kan worden in het huishoudelijk reglement.

Bestuur: perikelen, functies en verkiezing

Een aantal voorstellen tot wijzigingen worden aan de vergadering voorgelegd. In eerste lijn betreft dit de vergoedingen voor het bestuur en de denktank. Het zal altijd een discussiepunt blijven of vergoedingen te hoog of juist te laag zijn. Feit is dat vroeger een andere tijd was dan nu en daarom zal dit punt op zijn tijd geactualiseerd moeten worden. Het betreft dus een precair onderwerp waarvan het bestuur zich bewust is dit op een verantwoorde manier te moeten benaderen. Het is zaak om een balans te vinden tussen “hart hebben voor de vereniging” (en voor deze inzet een stukje financiële erkenning te mogen ontvangen) en een verdienmodel.

Een discussie met enkele voorbeelden is het gevolg waarbij iedereen het erover eens is dat de vergoedingen omhoog moeten. Het mag een stimulans zijn om je in te willen zetten voor de ASV maar het moet duidelijk zijn dat het geen verdienmodel mag zijn. Vanuit de zaal geeft de heer Evens aan, van mening te zijn dat er een verschil moet zijn tussen de standaard denktankleden en de extra werkzaamheden die verricht worden door het bestuur of de redactie. Om aan te geven hoe moeilijk het is om hier een lijn in te krijgen, geeft de penningmeester, mevrouw van den Akker aan, op de vingers te zijn getikt omdat het bestuur zijn aanwezigheid op de ledenvergaderingen had gedeclareerd. De zaal blijkt echter begrip hiervoor te hebben. Terwijl de zaal vrijwillig aanwezig is, dienen bestuursleden uit hoofde van hun functie, min of meer verplicht aanwezig te zijn, is de redenatie.

Uiteindelijk worden de voorstellen door de vergadering goedgekeurd. De maandvergoedingen voor het bestuur worden aangepast evenals de dagvergoedingen voor bestuur en denktankleden in het geval zij voor de ASV een vergadering of bijeenkomst buiten de deur bijwonen. De hoogte van de dagvergoeding is gebaseerd op het liggeld van een klein schip. Ook de vergoedingen voor de redactie en de penningmeester zijn akkoord bevonden door de vergadering. Bestuur en denktank zijn blij met de verschillende aanpassingen van de vergoedingen. Hieruit spreekt eens te meer de waardering van de ASV-achterban voor de werkzaamheden van bestuur en denktank!

De zaal oppert een indexatie op de contributie in te voeren. Er is al zeker twintig jaar geen contributieverhoging geweest. De penningmeester geeft aan dat hier de afgelopen jaren ook geen noodzaak toe is geweest omdat de vereniging een gestage groei heeft doorgemaakt. Wellicht dat dit in de toekomst wel aan de orde zal zijn. Diverse inzichten worden uitgewisseld en door het bestuur meegenomen om verder uit te werken.

Overleg met de leden

Erelidmaatschap

Vanuit het bestuur wordt mevrouw Sunniva Fluitsma voorgedragen om het erelidmaatschap van de ASV te mogen ontvangen. Dit voorstel wordt aan de vergadering voorgelegd waarna een schriftelijke stemmingsronde volgt. De uitslag van de stemmingsronde betekent een unanieme toekenning van het erelidmaatschap. Het bestuur en de vergadering gunnen mevrouw Fluitsma en haar partner, na jaren van tomeloze inzet voor de ASV, nu ook een tijd waarbij de ASV niet meer hoog op hun prioriteitenlijstje staat. Dit agendapunt wordt met applaus afgesloten.

Gevoerd beleid door het bestuur

Als volgende punt wordt aan de vergadering voorgelegd wat zij vinden van het gevoerde beleid door het bestuur. Zijn er aan- of opmerkingen over de afgelopen periode? Is er wellicht kritiek of goed bedoeld advies vanuit de achterban aan het bestuur? Dit blijkt niet het geval en de vergadering is tevreden over het functioneren van het bestuur als zodanig. Door de vergadering wordt decharge verleend over het gevoerde beleid.

Uitbreiding bestuur

Vice-voorzitter Sipsma geeft aan zijn termijn uit te willen dienen maar over een aantal jaren gaat stoppen als bestuurslid. Vanuit het bestuur volgt dan ook de oproep tot uitbreiding van het bestuur waarbij opgemerkt wordt dat de situatie behoorlijk urgent is. Er lopen tal van dossiers en ook vanuit de concurrerende organisaties waarmee wij in veel gevallen samen optrekken, komen de nodige zaken op ons pad en is het de bedoeling om onze visie over deze onderwerpen met hen te delen. Het voorgaande relaas komt wellicht wat demotiverend over. Al met al verlangt een bestuursfunctie wel een zekere interesse in (een deel van) de te bandelen materie. Het opbouwen van dossierkennis vergt ook wat inspanning waarbij opgemerkt wordt dat dit een zaak van bestuur en denktank samen is. Onlangs heeft het bestuur en denktank een nieuw online platform in gebruik genomen en de verwachting is dat dit een hele verbetering in het overzicht van de diverse dossiers gaat betekenen. In de nieuwe werkomgeving is het mogelijk om elkaar veel makkelijker te ondersteunen en worden zaken op onderwerp gecategoriseerd en gearhiveerd. Binnen de denktank is de heer Leendert Vissers met dit onderwerp belast. Hij blijkt ook wel een bestuursfunctie te ambiëren en stelt zich, geheel vrijwillig, staande de vergadering beschikbaar voor een bestuursfunctie. Na een schriftelijke stemmingsronde mag hij plaatsnemen achter de bestuurstafel en wordt hij als de nieuwe secretaris aan de vergadering voorgesteld.

Statutenwijziging

Het bestuur geeft aan dit onderwerp nog steeds niet afgerond te hebben, simpelweg omdat de mankracht hiervoor ontbreekt. Er zijn wel vorderingen maar dit agendapunt zal nogmaals doorgeschoven moeten worden naar een volgende vergadering. Vanuit de zaal komt de vraag wat de redenen van de vertragingen op dit onderwerp zijn. De vice-voorzitter verduidelijkt dat dit onderwerp zeer gedetailleerde aanpassingen en afstemmingen tussen de statuten en het

huishoudelijk reglement behelzen. Momenteel zitten er een aantal hiaten in het verhaal en deze dienen adequaat te worden opgelost zonder dat er weer nieuwe hiaten ontstaan.

De Binnenvaarttafel

De voorzitter refereert aan het feit dat de Binnenvaarttafel nu ruim een jaar onderweg is. Echter, door het ontbreken van een aanvullend budget lijkt de Binnenvaarttafel nu te gaan vertragen. Gewenste stappen in de vorm van het laten uitvoeren van wéér een paar onderzoeken lijken te stranden op het ontbreken van financiële middelen. Op het gebied van vergroening/verduurzaming liggen de nodige bewegingen in het verschiet. Hierover zal in de toekomst meer duidelijkheid worden gegeven. Op het gebied van de overgangsbepalingen lijken inmiddels meerdere partijen wakker te worden en de urgentie van de situatie in te zien. Een gigantisch tekort aan schepen dreigt als de overgangsbepalingen zullen worden doorgetrokken. Zoals de voorzitter reeds in zijn openingsrede noemde, lijkt de ASV geen roepende in de woestijn meer maar daalt bij steeds meer partijen de realiteit in dat er actie ondernomen moet worden, wil men de nog resterende binnenvaartvloot behouden. Langzaam dringt ook bij de overheden het besef door dat deze koers niet veel langer meer gevaren kan worden. Er liggen 35 dossier (aanvragen hardheidsclausules) ter beoordeling voor. Deze worden vooralsnog niet in behandeling genomen. In plaats daarvan wordt nu een generaal pardon overwogen.....

Certificering

Voor wat betreft het onderwerp “certificering” ontstaat een uitvoerige discussie. Vorig jaar deelde de Inspectie Leefomgeving en Transport in de voorjaarsvergadering mee, de regie in de certificeringen van schepen weer terug te willen nemen. Aan de hand van enkele voorbeelden stelt de vergadering vast dat deze doelstelling verder weg is dan ooit. Een zeer verontrustende ontwikkeling volgens de ASV.

Smartshipping

De technische ontwikkelingen in de binnenvaart volgen elkaar in sneltreinvaart op met de bedoeling het werk in de binnenvaart makkelijker te maken. De toename van het aantal ernstige ongelukken in de binnenvaart stellen ons echter niet gerust en als ASV vragen wij ons dan ook hardop af, wat hier nu eigenlijk fout gaat. Bijkomend nadeel is dat de regelgeving erg achterloopt op alle recente ontwikkelingen waardoor kaders grotendeels ontbreken en er een wildgroei aan allerhande systemen lijkt te ontstaan. Inmiddels rijzen de schades de pan uit en is de grote vraag hoe wij hier als ASV mee om moeten gaan? Moeten wij hier een rol in willen spelen? Zo ja, welke? Daar waar men vroeger met kleine schepen en weinig pk's, relatief weinig schade kón maken, zijn de schepen van vandaag zo groot en complex dat bij een brugaanvaring, een schade aan de stuurhut al zeer kostbaar uitvalt, laat staan dat de hele brug wordt weggevaagd. Komt dit door onoplettendheid van de mens of is het vertrouwen in de techniek te groot geworden? Benadrukt wordt dat de mens nog altijd de verantwoording draagt. Als voorbeeld komt de tankvaart voorbij. Bij een verwijtbare fout van een tankerkapitein, zal het schip door de terminal worden geweigerd. Ook verzekeringen zijn in staat om in geval van grove nalatigheid, de verzekerde financieel te treffen. Een levendig discussie ontstaat met contrasten als in boeiing of brug? Grote schepen toelaten op

vaarwegen terwijl het vaarwegmeubilair hier eigenlijk niet op berekend is. Goedbedoelde technieken om de schipper te ondersteunen maar eerder een averechts effect lijken te hebben. In het middagdeel zal de heer Potgraven van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een presentatie houden over dit onderwerp en is er de mogelijkheid om dieper op deze materie in te gaan.

Rondvraag

Fosfine: Naar aanleiding van een serieus voorval in Zwartsluis waarbij een te hoge concentratie aan fosfine in een scheepslading werd vastgesteld, doet mevrouw Le Sage navraag aan het bestuur of de zogenaamde “Fosfine-overleggen” nog bestaan. Het antwoord hierop is “ja”. Dit onderwerp wordt tegenwoordig vanuit het “Platform Zero Incidents” aangestuurd. Helaas wordt wederom de verantwoording bij de schipper gelegd. Deze is immers verantwoordelijk voor de bemanning. Daarnaast hebben we ook te maken met de doofpotpolitiek. Aan de hand van enkele voorbeelden kunnen we stellen dat instanties absoluut geen ruchtbaarheid willen als er weer eens iets fout is gegaan. Echter is er wel actie ondernomen na het voorval in Zwartsluis, zo stelt de heer Valkema. De bemanningen van tien andere schepen werden in hotels ondergebracht totdat de metingen anders uitwezen.

Politie: De heer Seine meldt dat onlangs bij een politiecontrole, foto's van diverse documenten werden gemaakt en aan dossiervorming wordt gedaan. Bij navraag van wie de desbetreffende telefoon was, werd de sfeer erg vijandig. Noot van de redactie: Inmiddels heeft de ASV de bevoegdheden van toezichthouders (met name het maken van foto's), nogmaals laten uitzoeken en actualiseren door de advocaat en wordt u elders in de nieuwsbrief hierover geïnformeerd.

Einde ochtenddeel

Middagdeel: Openbaar

Opening

Opnieuw opent de voorzitter de vergadering en verwelkomt de heer Potgraven van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Samenvatting openingsrede voorzitter (openbare deel)

De voorzitter opent de vergadering met een terugblik op zijn eerste zes maanden in functie. Hij omschrijft deze periode als intensief en snel voorbijgevlogen, gevuld met gesprekken, zorgen én hoopvolle signalen. In zijn overwegingen staat de onzekere wereldactualiteit centraal, die volgens hem ook invloed heeft op hoe wij als mensen – en als sector – functioneren. Het besef dat de wereld instabieler lijkt te worden, noopt tot reflectie: over rechtvaardigheid, beschaving, en de kwetsbaarheid van onze zekerheden.

Na deze bredere beschouwing richt de voorzitter de aandacht op de binnenvaart. Hij constateert dat de sector volop in beweging is, maar dat vakmanschap als constante onder

druk lijkt te staan. Met name het toenemende aantal aanvaringen en het gemak waarmee moderne technologieën, zoals de trackpilot, tot verslapping van aandacht kunnen leiden, baren zorgen. De ASV pleit daarom voor bewustwording in plaats van nog meer techniek of regels: varen blijft mensenwerk.

In dat kader wijst hij vooruit naar de presentatie over "Smart Shipping", waarin onder meer de ethische en veiligheidsaspecten van autonoom varen aan bod zullen komen.

Tegenover deze zorgen staan ook enkele positieve signalen. Binnen de CCR lijkt er ruimte te ontstaan voor realistischere overgangsregelingen, waardoor het behoud van bestaande schepen mogelijk beter geborgd kan worden. Een ontwikkeling die de ASV al lange tijd bepleit, en die van groot belang is voor de toekomst van vervoer over water.

Tot slot kaart de voorzitter enkele blijvende knelpunten aan, waaronder de staat van infrastructuur en het gebrek aan middelen voor onderhoud en vernieuwing. Hij sluit af met een oproep tot waakzaamheid en betrokkenheid, en wenst alle aanwezigen een waardevolle vergadering toe.

Mededelingen uit het Ochtenddeel

In het besloten deel van de vergadering zijn om te beginnen een aantal belangrijke stappen genomen die nu wereldkundig gemaakt zullen worden. Om te beginnen betreft het hier het toekennen van het erelidmaatschap aan mevrouw Sunniva Fluitsma. Het bestuur en de vergadering zijn van mening dat het toekennen van het erelidmaatschap, na meerdere decennia van inzet door haar en haar partner, meer dan verdiend is. De nieuwe fase waarin zij zich bevinden waarbij de ASV nog mag, maar niet meer op de eerste plaats staat is iets wat het bestuur en de vergadering hun beide van harte gunt!

In de volgende mededeling wordt het nieuwe bestuurslid, de heer Leendert Vissers, aan de wereld voorgesteld. En ja, het is een wolk van een SECRETARIS. Er volgt opnieuw applaus vanuit de zaal, en het bestuur geeft aan erg blij te zijn met de nieuwe spruit. Het bestuur kampt al jaren met een minimale bezetting en daar de heer Vissers zich het afgelopen jaar, achter de schermen van de ASV, al redelijk verdienstig heeft gemaakt, lijkt dit een hele wenselijke vervolgstap voor zijn carrière binnen de ASV.

Smart Shipping (presentatie door de heer Patrick Potgraven)

Voorzitter Smitsman leidt het volgende agendapunt in met een kleine opsomming uit zijn openingsrede. Na een brede verkenning van de ontwikkelingen binnen de sector richten we onze blik vandaag op een terrein waar innovatie én debat elkaar raken: de wereld van het 'smart shipping'. Want waar de techniek grote sprongen maakt, groeit ook de noodzaak om stil te staan bij de menselijke factor.

Varen is immers méér dan koers houden met een scherm voor je neus en een schip vol sensoren. Ondanks alle hulpmiddelen blijven we situaties tegenkomen die vragen om vakmanschap, om scherpte, om ervaring. En de toename van aanvaringen met bruggen, sluisen en soms zelfs collega's, dwingt ons die vraag te stellen: zijn we ons nog voldoende bewust van wat vakbekwaam varen betekent?

De ASV heeft haar zorgen daarover niet onder stoelen of banken gestoken. Meer techniek of meer regels is niet altijd de oplossing. Varen blijft mensenwerk.

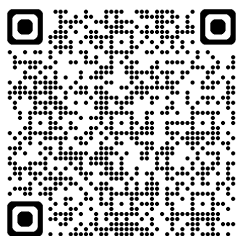
In dat licht is het bijzonder waardevol dat we vandaag kunnen luisteren naar de heer Potgraven van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In zijn presentatie over “Smart Shipping” neemt hij ons mee in de wereld van autonoom en semi-autonoom varen. Een wereld vol kansen, maar ook vol vragen. Want hoe ver willen we gaan? En wáár ligt de grens tussen wat mogelijk is en wat wenselijk blijft?

Na deze inleiding wordt het woord aan de heer Potgraven gegeven. Om zijn woorden kracht bij te zetten, heeft de heer Potgraven een aantal sheets uitgewerkt. Om deze aan de zaal te presenteren, moet de beamer scherp worden gesteld. Dit vormt gelijk de insteek van de presentatie. Immers techniek kan iets heel moois zijn en de mens van dienst zijn maar het moet wel werken.

Doel Smart Shipping

Dien ten gevolge wil de heer Potgraven dan ook niet van “autonoom varen” spreken. Er is altijd een mens nodig om het proces als zodanig te bewaken. Het doel van het Smart Shipping project is om te kijken naar de toekomst van de scheepvaart. De grote vraag is; “kunnen we het veiliger maken?” Er zijn grote veranderingen in de binnenvaart door bijvoorbeeld leeftijd. Schippers die nog door willen varen na het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd maar ook de jonge schipper in de dop en de zij-instromers vanaf de wal. Allemaal moeten ze een plekje vinden in het elektronische landschap. Welke hulpmiddelen kunnen een aanvulling zijn en voor wie. Is een hulpmiddel voor de een wel een hulpmiddel als een ander er niet over beschikt? Allemaal vragen waarop de gastspreker ook niet altijd het antwoord weet. Uitgangspunten zijn het verhogen van zowel de veiligheid als ook de productiviteit.

In dit alles wil het Smart Shipping project (onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) een voortrekkersrol spelen door bedrijven met ideeën en producten die de veiligheid en efficiëntie van de scheepvaart ten goede komen, te ondersteunen en begeleiden bij bijvoorbeeld het aanvragen van eventuele ontheffingen of benodigde vergunningen. Meer informatie over Smart Shipping vindt u op de internetpagina van Rijkswaterstaat. Scan hiervoor de volgende QR-code:



Of typ:

<https://www.rijkswaterstaat.nl/water/wetten-regels-en-vergunningen/scheepvaart/scheepvaartverkeerswet/smart-shipping>

Mate van automatisering

De ontwikkelingen in de binnenvaart waar het met name om gaat zijn zaken als assistentie bij navigatie, op afstand bestuurd varen en varende drones zijn een greep in het assortiment waarover Smart Shipping zich momenteel buigt. De laatste jaren is het vooral de Trackpilot welke een behoorlijke opmars doormaakt. Wat kan er nu met een trackpilot en wat gaat er in de toekomst nog komen. Ook voor de trackpilot geldt dat deze als assistent van de schipper bedoeld is om te ondersteunen. Het is dus GEEN navigatiemiddel maar gezien een aantal recente voorvallen, rijst de vraag; “Hoe kunnen we de trackpilot technisch aanpassen waardoor de schipper bij de les blijft?” Een ander item is het werken aan een industriestandaard welke in het ES-TRIN opgenomen kan worden. Op die manier moet een wildgroei aan verschillende systemen worden voorkomen en kunnen apparaten van verschillende makelij, met elkaar gecombineerd worden.

Een ander vraagstuk (en wellicht een punt van zorg) betreft de afhankelijkheid van GPS-signalen die voor vele toepassing noodzakelijk zijn. Concreet gesproken; wat als Amerika het GPS-systeem uitschakelt? Wat als GPS-signalen op andere manieren worden verstoord door oorzaken van buitenaf? Allemaal vraagstukken waarbij de essentie en verantwoording toch weer bij de factor mens ligt. Als het hulpmiddel uitvalt, zal de schipper zelf weer als vanouds moeten varen.

Het grote gevaar wat bij al deze technische hulpmiddelen op de loer ligt, is verveling. Als de techniek het overneemt, is de mens snel geneigd zich met andere zaken bezig te houden waardoor de controle op het proces vaak tot een minimum wordt beperkt. Vanuit de zaal oppert de heer Wester de installatie een stuurwachtalarm zoals in de zeevaart gebruikelijk is. Hier staat de heer Potgraven niet negatief tegenover maar hij geeft aan dat de industrie hier, samen met de markt, vorm aan moet geven. Vanuit de praktijk kan men het beste aangeven wat functioneel is. Dit is een betere aanpak dan vanuit een theoretische benadering de markt op te zadelen met voorschriften en regels die in de praktijk wellicht niet of heel slecht functioneren. Op die manier probeert het ministerie dan ook middels het Smart Shipping project, enerzijds de benodigde ruimte te faciliteren en anderzijds te kaderen.

Intenties delen

De heer Potgraven stelt de vraag aan de zaal of het een meerwaarde betekent voor de trackpilot als deze zou kunnen communiceren met andere trackpilots in de omgeving. Uit onderzoek blijkt dit het geval te zijn maar de zaal is hierin nog wat terughoudend. Ditzelfde geldt overigens ook voor de “besturing op afstand”. Voorwaarde is dat er te allen tijde een volledige bemanning aan boord is én een kapitein in de stuurhut aanwezig is. Ook hier moet de bediening vanuit een centrale, een ondersteuning zijn voor de bemanning aan boord en dient de roerganger over de juiste vaarbevoegdheid te beschikken. Inmiddels is op dit punt al een controle gehouden door de bevoegde instanties. Men wilde weten hoe dit in de praktijk dan zou moeten gaan werken.

Varende drones

Wettelijk gezien gewoon niet toegestaan maar er wordt volop over gediscussieerd, zijn de onbemande varende drones. Wellicht dat drones in de toekomst een rol kunnen gaan spelen in de scheepvaart. Te denken valt dan vooral aan smerig, saai of gevaarlijk werk met kleine schepen tot circa twintig meter lengte. Hiervoor zouden ontheffingen met restricties (bijvoorbeeld geen passagiersvaart of chemicaliën) verleend kunnen worden. Bij schepen boven de twintig meter lengte dient te allen tijde een schipper in de stuurhut aanwezig te zijn als het schip op afstand wordt bestuurd. Alle gegevens worden opgeslagen en kunnen door Rijkswaterstaat worden ingezien zodat een onpartijdige monitoring en beoordeling wordt gewaarborgd. De hele opzet van Smart Shipping is bedoeld als één groot leertraject waarbij men ervan doordrongen is dat er zich altijd situaties zullen voordoen die men op voorhand niet had kunnen bedenken.

Trackpilot en opleidingen

Een nieuwe ontwikkeling is dat er in de nieuwste edities binnenvaartopleidingen, al ingegaan wordt op nieuwe technieken zoals de trackpilot. Bedoeling hiervan is de schipper in opleiding, een zekere basiskennis van de technieken mee te geven waardoor de apparatuur zo efficiënt mogelijk ingezet kan worden. Ook wordt in de opleidingen benadrukt dat het “slechts” een hulpmiddel is en probeert men in de opleiding een stuk bewustwording mee te geven.

Tot slot

Al met al een zeer interessant onderwerp waaraan de bondige vertelwijze van de gastspreker zeer zeker een positieve bijdrage heeft geleverd. Tevens een onderwerp uit de (toekomstige) praktijk waarover veel van de aanwezigen zich vroeg of laat over zullen gaan oriënteren. Hierdoor is het een zeer levendige discussiemiddag geworden waaraan iedereen zijn steentje bij heeft kunnen dragen. De voorzitter sluit dit onderwerp af met een woord van dank aan de heer Potgraven en overhandigt hem traditiegetrouw, een presentje als compensatie voor zijn getoonde moed.

Rondvraag

Vanuit de zaal wordt het systeem van vooraanmelding bij het sluisencomplex in Terneuzen aangehaald. Dit systeem is jaren geleden in het leven geroepen in verband met de bouw van de nieuwe sluis. Het idee daarachter was de scheepvaart te doseren zodat de beperkt aanwezige wachtplaatsen zo efficiënter benut zouden kunnen worden.

Ook in de zaal aanwezig is de heer Henk van Laar (Bureau Telematica Binnenvaart). Hij refereert aan de problematiek binnen het systeem BICS in combinatie met de grensovergangen tussen Nederland en Vlaanderen. Dit leidt van tijd tot tijd tot problemen omdat Vlaanderen het systeem gebruikt voor de facturatie van vaartrechten. In het verlengde van dit onderwerp worden ook enkele hachelijke situaties bij de ophaalbrug van de haven van Merksem aangehaald. De brugwachter weigert de brug te openen als deze geen bericht heeft ontvangen. (Noot van de redactie: De haven ligt haaks op het Albertkanaal met de brug gelijk over de ingang).

Sluiting

Voorzitter Smitsman dankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid en inbreng aan deze zeer interessante en bewogen ASV-vergadering. Zowel het verleden en het heden kwamen aan bod, en met een meer dan actueel en toekomstgericht thema in het middagdeel wilde de ASV laten zien dat zij ook toekomstige ontwikkelingen niet schuwt maar deze met een kritische doch open blik wil blijven benaderen.

Jacco de Beijer (redacteur)