

# ASV

Nieuwsbrief

Mei 2026



Vaarwegen  
Fosfine  
Havens  
Politiek

*Blijf op de hoogte!*



# ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

## Stellingen

De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;

- een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,
- een evenredige verdeling van lasten en lusten,
- onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
- het behoud van onafhankelijkheid.

Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken. Tevens pleit zij voor;

- functioneel hanteerbare reglementeringen,
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
- goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.



<https://www.facebook.com/AlgemeeneSchipppersVereeniging>



<https://twitter.com/ASV16>

Geef wijzigingen in uw adres, telefoonnummer en emailadres zo spoedig mogelijk aan ons door zodat u geen nieuws van de ASV mist!

[administratie@asv-binnenvaart.nl](mailto:administratie@asv-binnenvaart.nl)

## COLOFON

**Algemeene Schippers Vereeniging**  
kantoor Helsinki  
Koninginneweg 1  
3331CD Zwijndrecht  
+31653190459  
[info@asv-binnenvaart.nl](mailto:info@asv-binnenvaart.nl)  
<https://www.asv-binnenvaart.nl>

Voorzitter  
Machiel Smitsman  
[voorzitter@asv-binnenvaart.nl](mailto:voorzitter@asv-binnenvaart.nl)  
+31612468065

Vicevoorzitter  
Johan Sipsma  
[vice-voorzitter@asv-binnenvaart.nl](mailto:vice-voorzitter@asv-binnenvaart.nl)  
+31644291449

Secretaris  
Leendert Vissers  
[secretaris@asv-binnenvaart.nl](mailto:secretaris@asv-binnenvaart.nl)  
+31653652394

Penningmeester  
Jessica van den Akker  
[administratie@asv-binnenvaart.nl](mailto:administratie@asv-binnenvaart.nl)  
+31622738505

Redactie  
Liesbeth de Jonge  
Jacco de Beijer

Eind redactie  
Liesbeth de Jonge  
[redactie@asv-binnenvaart.nl](mailto:redactie@asv-binnenvaart.nl)

Drukker  
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:  
Paul Markusse, Liesbeth de Jonge, Gregorius Wijkstra, Henry Moonen, Jacco de Beijer, Corstiaan Meijering, Jeroen Strijker, Jessica vd Akker, Jacco de Beijer, Tineke Veuger, Corrie Last en vele anderen.  
Voorpagina Geert Wiegiers

# INHOUD Nieuwsbrief mei 2026

## Voorwoord

4 Is het varensleven nog wel mooi?

## In Memoriam

5 Cees Ooms

## Fosfinedossier

6 Presentatie fosfine

## Havens

10 Inleiding  
10 Rotterdam  
12 Amsterdam  
14 Zaanstad  
15 Nijmegen  
16 Rhenen  
17 Dordrecht

## Vaarwegen

18 Zuidersluis  
18 Kernnet  
19 IJsselmeergebied  
21 Haringvlietbrug  
22 Maascorridor  
23 Langsdammen  
23 Sectorkanalen Rotterdam

## Techniek

24 Strategisch Brancheoverleg  
25 OTNB

## Connect4Shore

27 Connect4Shore

## Frankrijk

29 Canal Seine – Nord

## Telematica

31 NAVI-app  
311 BICS-Portal  
32 Het ASV bestuur heeft vragen aan de leden

## ASV in de Media

33 ASV in de media

<https://www.algemeeneschippersvereniging.nl>



<https://www.asv-binnenvaart.nl>

# Voorwoord

## Is het varensleven nog wel mooi?

We leven in een roerige tijd op deze planeet, zowel ver weg als dichtbij, met veel tegenstellingen. Er is vrede en oorlog, overvloed en hongersnood, rijkdom en armoede, tevredenheid en frustratie, een vaste plek of op de vlucht zijn, gezondheid en ziekte, etcetera, etcetera.

Dit is van alle tijden en niet nieuw maar hoe ga je daar mee om!? Het leven kan zo mooi zijn als je er maar goed mee omgaat en de juiste balans kunt vinden — maar dat moet dan wel lukken natuurlijk. Zoiets kunnen we nooit individueel maar samen kunnen we veel bereiken.

Ik mocht iets schrijven als voorwoord en gelijk begonnen bij mij wat bellen te rinkelen: waar is Rijkswaterstaat nu weer mee bezig met onze vaarwegen, aanlegplaatsten, sluis- en brugonderhoud?

Of: wat krijgen we nu weer aan bijzondere regelgeving op ons bordje, die in onze ogen de grootste onzin is? We varen toch al jaren op deze manier, en nu kan het ineens niet meer?

En dan vliegt de olieprijs nog eens een keer de lucht in en is er straks wel genoeg? Discuteren we over de trackpilot

en aflossers want er gebeuren de laatste tijd toch wel veel bijzondere ongelukken. We maken ons zorgen over het kleine en grote schip en wat er allemaal wel en niet moet gebeuren qua duurzaamheid. Wel een nieuwe motor of over schakelen op een andere brandstof.

Is het varensleven nog wel mooi? Afijn, genoeg om je druk over te maken maar van frustratie word je niet echt gelukkig. Maar er gebeuren natuurlijk ook wel mooie dingen. Als ik morgens in de stuurhut uit het raam kijk en zie hoe mooi de natuur is, en er een lekker bakje koffie naast me staat, voel ik toch wel een fijne tevredenheid over mij heen komen. Daar vind ik dan mijn balans wel weer in en tank ik weer lekker bij, met de gedachten om alles weer eens lekker los te laten.

Vanuit mijn christelijke geloof en de levenservaringen heb ik geleerd om een dankbaar leven te leven. Een leven dat mij wordt gegeven zoals het is en waar ik niet altijd mijn zin krijg — en ik kan je vertellen: dát maakt je gelukkiger van binnen.

Dat wil niet zeggen dat er geen stormen op je pad komen, want die waren er wel degelijk.

Je hoeft ook niet afwachtend in het leven te staan; je mag ook je taak/ding op je nemen die voor je ligt.

Zo mag het ook zijn in een vakbond als het ASV. Opkomen voor het goede, en vaak is het strijden tegen wat wij onrechtvaardig vinden. Ik moest denken aan een accu met een negatieve en een positieve pool. Je hebt ze beide nodig om hem vol te krijgen. En ja, soms gaat hij wel eens aan de kook en moet de lader even in de absorptie- of zelfs in de float-stand om niet overspannen te raken.

Ik heb respect voor de mensen die zich inzetten voor ons beroep, zoals bij de ASV, om er een mooi geheel van te maken. Maar ga af en toe ook ff in de float-stand om niet aan de kook te raken.

Het varensleven is heel mooi als we er samen aan werken, ook met mensen die indirect met de scheepvaart hebben te maken. Maar ga vooral in dankbaarheid!

Mooi varensleven toegewenst,

Gregorius Wijkstra  
Ms Grefo



# In Memoriam C.A. Ooms

Afgelopen maand maart is overleden dhr. C.A. Ooms (Cees), voorheen van het motorschip Volharding.

Cees, die zijn schippersbestaan is begonnen als matroos bij zijn vader op de spits Volharding, was een handige jongen die zich de Franse taal snel toeëigend had waardoor het varen en werken in Frankrijk makkelijker verliep.

Na zijn trouwen ging hij met Henny varen op de klipper Plonia Pieternella. Al vrij vroeg was er de behoefte om lange reizen te maken, met name naar Frankrijk, en ging hij verhuizen naar de spits Volharding. Soms snel heen en terug, maar ook hij heeft ondervonden dat er soms wachttijden op een terugreis waren van vier weken en soms nog wel langer.

In Frankrijk was er al een verdeling van werk door middel van een toerbeurt, en toen zag men als spitsenschipper in dat daar in Nederland en België ook behoefte aan was. Zoals hem eigen was om overal zijn mening te laten horen, vond niemand het vreemd dat hij op een gegeven moment plaatsnam als bestuurder in de toerbeurtvereniging Noord-Zuid. De toerbeurten stonden veelal onder druk van verladers om werk buiten de verdeling te krijgen, maar er was ook de veeleisende opdracht om een wettelijke toerbeurt van te maken. Daardoor zijn er in de negentiger jaren veel vergaderingen geweest in de commissie-Alberda, waar dhr. Ooms samen met dhr. Veuger namens Noord-Zuid zich hard voor heeft gemaakt.

Ook heeft hij in het bestuur van de ASV gediend, waar hij als secretaris werd benoemd. Zijn werkwijze was kundig, maar liet zijn medebestuurders soms lang wachten op belangrijke jaarverslagen. Maar één ding moest hem worden nagegeven: het was NOOIT TE LAAT!

Het was nog de tijd dat er geen sprake was van eenvoudige communicatie; alles ging per brief en de bestuursvergaderingen vonden elke eerste zaterdag van de maand plaats, wat vele kilometers rijden betekende. Ook commissie-vergaderingen bezoeken was een hele belasting, maar dat was een plicht die als vanzelfsprekend werd beschouwd.

Na zijn varende bestaan is hij in Krimpen aan den IJssel gaan wonen en is hij als bevrachter werkzaam geweest, eerst in Amsterdam en later in Nogent-sur-Seine (Frankrijk).

Diverse ASV-leden en oud-leden mochten bij zijn laatste reis aanwezig zijn.

(Paul Markusse denktank ASV)



# Fosfine

## Inleiding

De afgelopen periode is binnen de binnenvaartsector toenemende aandacht ontstaan voor het onderwerp fosfine en de gevolgen van nieuwe regelgeving rondom het vervoer van (mogelijk) gegaste ladingen. Tijdens onze voorjaarsvergadering werd dit thema uitgebreid belicht in een presentatie vanuit onze denktank. De inhoud daarvan is inmiddels ook door verschillende vakmedia opgepakt, wat onderstreept dat het hier om een onderwerp gaat dat breed leeft binnen de sector.

Aanleiding voor deze voortdurende aandacht is de aanstaande invoering van aangepaste regels binnen het ADN, die per 1 januari 2027 van kracht moeten worden. Deze regels hebben betrekking op het transport van ladingen die tijdens opslag, verwerking of vervoer mogelijk zijn gegast - een categorie die in de praktijk een groot deel van het bulkvervoer in de binnenvaart omvat, met name granen en diervoeders. Daarmee raken de voorgenomen wijzigingen direct aan de dagelijkse praktijk van veel binnenvaartondernemers.

Hoewel het doel van de regelgeving helder is - het vergroten van de veiligheid - constateren wij dat er in de uitwerking nog aanzienlijke onduidelijkheden en knelpunten bestaan. Vanuit de praktijk bereiken ons signalen dat bepaalde voorschriften moeilijk uitvoerbaar zijn en in sommige gevallen zelfs kunnen leiden tot schijnveiligheid in plaats van daadwerkelijke risicobeheersing. Tegelijkertijd is de tijd tot invoering beperkt en is nog lang niet alles uitgewerkt of afgestemd met de praktijk.

In dit artikel plaatsen wij allereerst de volledige presentatie zoals deze tijdens de voorjaarsvergadering is gegeven. Aansluitend gaan wij in op een aantal concrete vragen die de ASV heeft voorgelegd aan producenten van detectieapparatuur, en de antwoorden die daarop zijn ontvangen. Daarmee beogen wij niet alleen inzicht te geven in de inhoud van de regelgeving, maar ook in de praktische consequenties en de vragen die op dit moment nog spelen binnen de sector.

## Presentatie (door Onne Steneker)

Per 1-1-2027 gaan er nieuwe regels gelden voor het transport van eventueel ex-gegaste ladingen. Dit zijn alle ladingen die in een eerder stadium tijdens opslag of transport gegast zouden kunnen zijn. Dit is dus heel breed en omvat al het transport van granen en diervoeders met binnenvaartschepen. Dit betekent een behoorlijke verandering voor de binnenvaartondernemer.

### De weg naar het ADN

De wens voor opname van deze producten in het ADN is ontstaan naar aanleiding van meerdere incidenten in het verleden. Door deze incidenten is bij de overheden ook de wens ontstaan om het één en ander in regelgeving vast te leggen, zodat op papier het transport veilig zou kunnen geschieden.

De regelgeving zoals die nu voor ligt, is ontstaan in gezamenlijk overleg tussen delegaties van de verschillende landen en belangenorganisaties van onder meer de graanhandelaren en de binnenvaart. Voor de binnenvaart waren deze organisaties de EBU en ESO. De ASV heeft geen zitting in één van de beide en dus ook geen inspraak gehad in deze besluitvorming. Wat wij wel begrepen hebben, is dat het tot stand komen van deze regelgeving een moeilijk proces geweest is. Daardoor schijnt het lastig te zijn om nog zaken aan te passen zonder dat daar dan weer een hele nieuwe discussie over gevoerd moet worden.

De manier waarop de besluitvorming tot stand gekomen is, geeft ons wel het gevoel dat het er deels doorheen gedrukt is. Als antwoord op veranderingen hebben wij ook meermaals gehoord: *“Als we het nu aan willen passen, wordt het pas in het ADN van 2029 geregeld.”*

Maar er ligt nu dus een stuk regelgeving waarvan de uitwerking niet bij de praktijk aansluit en het maar zeer de vraag is of één en ander wel voor 1-1-2027 geregeld is. Wij krijgen als ASV ook van meerdere deskundigen op verschillende gebieden te horen dat deze regelgeving, zoals die er nu ligt, totaal onwerkbaar is en dat het ook maar zeer de vraag is of het allemaal wel voor de ingangsdatum geregeld gaat zijn.

Als ASV doen wij ons uiterste best om aan te tonen door middel van praktijkervaringen en gesprekken met deskundigen dat bepaalde zaken die nu gesteld zijn, in werkelijkheid echt niet gaan werken. En naar onze mening alleen schijnveiligheid opleveren. Alleen is de bereidwilligheid om daar dan wat mee te doen tot op heden echter beperkt.

### Wat er verandert

- **Transport van actief gegaste lading over de binnenwateren is te allen tijde verboden**

Dit levert een probleem op in de zeehavens. Want ook het aftoppen van zeeschepen in duwbakken zou dan niet meer mogelijk zijn omdat die duwbakken dan ook niet meer verplaatst mogen worden.

- **Transport van voorheen gegaste lading mag alleen plaatsvinden wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:**

- Volledige en correcte informatie in de transportdocumenten.

Dit is natuurlijk al een aanmerkelijke verbetering. Nu weet de schipper vaak van niet of de lading die geladen wordt, in het verleden gegast geweest is.

- **Vrijgavemeting na belading door een deskundig persoon (niet de bemanning)**

In principe positief. Maar wij zien nog wel wat haken en ogen. Deze meting moet worden gedaan door een gecertificeerd persoon die door de vuller aangesteld wordt. Saillant detail: het kader waar-aan deze persoon moet voldoen, is er nog niet. Laat staan waaraan de opleiding en toetsing voor deze deskundige, moet voldoen. Hier hebben wij als ASV ook al onze zorgen over uitgesproken.

Volgende punt hierbij is dat er ook aangevoeld moet worden dat de grenswaarden in de verblijven niet wordt overschreden. Wij lezen dit als dat daar dan ook metingen verricht moeten worden. Dit lijkt ons met het zicht op de privacy niet echt een wenselijke ontwikkeling.

- **Verplichte draagbare detectiemeters voor de bemanning**

Deze detectiemeters (niet te verwarren met gasmeters) moeten afgesteld staan op een alarmwaarde van 0,03 ppm. Als ASV hebben wij daar een klein onderzoek naar gedaan. Deze waarde is volgens

meerdere leveranciers van deze detectie-apparatuur niet werkbaar. Ook daar hebben wij onze zorgen al meerdere malen over geuit.

Noot van de redactie: Een detectiemeter waarschuwt je dát er gas is (veiligheid), terwijl een gasmeter vaststelt hoeveel gas er precies is (meting en beoordeling).

#### • Meldingsplicht bij afwijkingen en incidenten

Vinden wij een goede ontwikkeling. Dit voorkomt dat er zaken in de doofpot verdwijnen. Er komt duidelijkheid over het hoe en waarom en kan ervan geleerd worden.

Voor fosfine gelden de volgende grenswaarden:

- Laadruimen 0,1 ppm

Dit is de normale grenswaarde voor een werkdag van acht uur per dag en veertig uur in de week een werkleven lang.

- Alle andere ruimtes en verblijven 0,03 ppm

Dit komt voort uit het feit dat wij geen acht uur maar 24 uur per dag aan boord zijn. En ook door dat er kinderen aan boord kunnen zijn, vonden de geleerden dat de grenswaarde op 0,03 ppm moet komen. Maar daar kom ik nog op terug.

Doordat de waarde van 0,1 ppm meer geaccepteerd is en er in principe niemand langer dan acht uur in een laadruim aanwezig is, vond men dat het daar wel voldoende was. Gevolg is wel dat de schipper dan met twee verschillende waarden geconfronteerd wordt. De detectors die wij als ASV op proef hebben, zijn ingesteld op twee waarden. Het eerste alarm gaat af bij 0,03 ppm. Het tweede alarm gaat af bij 0,1 ppm. Er hoeven dus voor de waarde in de verblijven en de waarde aan dek niet twee verschillende detectieapparaatjes aangeschaft te worden. Dit kan in een apparaatje verwerkt worden.

#### Fosfinegas

Fosfine is een kleurloos, ontvlambaar en zeer giftig gas. Het gas is miniem zwaarder dan lucht. Fosfine wordt meestal gebruikt in de vorm van tabletten. Los of in sleeves.

Aan dit gas wordt methaanthiol of ammoniak toegevoegd. Dit bepaalt de snelheid van de reactie van de tabletten. De tabletten reageren als ze in aanraking komen met vocht.

#### ► Toxicologische eigenschappen

Het gas komt het lichaam binnen via de luchtwegen. De eerste reactie van het li-

chaam op fosfine is een algemeen onwel bevinden. Ook kan er sprake zijn van irritatie aan de ogen / duizeligheid / hoes-ten / hoofdpijn / misselijkheid / buikpijn / braken / misselijkheid.

Bij een ernstige vergiftiging is dit: pijn op de borst / hartkloppingen / hartzwakte (lage bloeddruk) / sufheid / stuiprekkingen / bewusteloosheid / celbeschadiging. Hierdoor kan er ook beschadiging aan de organen optreden

#### ► Langetermijneffecten

Bij een eenmalige beperkte blootstelling zijn de langetermijneffecten beperkt. Bij een grote blootstelling kan er celschade optreden en is een ziekenhuisopname zeer wenselijk.

Fosfine is volgens de geleerden, voor zo ver onderzocht, géén stapelgif.

Noot van de redactie: Een stapelgif is een stof die zich bij herhaalde blootstelling ophoopt in het lichaam, omdat deze niet (of onvoldoende snel) wordt afgebroken of uitgescheiden, waardoor de concentratie en schadelijke effecten geleidelijk toenemen.

– Wat te doen bij blootstelling aan Fosfine  
Bij een blootstelling is het belangrijkste om de persoon weg te nemen van de blootstellingsbron en een arts te raadplegen.

#### ► Fosfine in de lading

Als een lading gegast is met fosfine, blijft er altijd in meer of mindere mate gas achter in en tussen de korrels. De hoeveelheid gas in de korrel hangt af van de hardheid van de schil. In Nederland wordt bij het meten van de lading altijd boven de lading en in de lading gemeten. Dit maakt dat het natransport altijd veilig kan geschieden. Er zijn ook landen waar alleen boven de lading gemeten wordt. Zo kan het weleens gebeuren dat een lading elders gasvrij verklaard wordt maar dat dit dan vervolgens, volgens de Nederlandse standaarden, niet het geval is doordat er nog gas in de korrel zit.

#### De verplichte detectieapparatuur

Het wordt onder de nieuwe regelgeving verplicht voor ieder bemanningslid om gedurende de gehele reis een detectiemeter bij zich te dragen. Deze detectiemeter moet afgesteld staan op een alarmwaarde



van 0,03 ppm. Deze waarde komt, zoals ik al eerder verteld heb, voort uit het feit dat de bemanning op een schip geen acht uur per dag maar 24 uur per dag in de potentiële gevarezone verblijft. Volgens de geleerden moest deze waarde eigenlijk 0,01 ppm zijn maar aangezien dat niet te meten is, zijn ze na een rekensom op 0,03 ppm uitgekomen.

Toen is de vraag aan een Duitse leverancier van detectieapparatuur gesteld of dit technisch te meten is. Deze heeft gezegd dat dit technisch mogelijk is maar verder niet nagedacht of benoemd dat in de praktijk een waarde van 0,03 ppm niet werkbaar is. De Nederlandse tak van hetzelfde bedrijf zegt dat 0,03 helemaal niet betrouwbaar te meten is. Het is niet de vraag óf er foutmeldingen komen, maar hoeveel.

Maar aangezien de delegaties van het ADN-comité afgaan op de voorlichting van de Duitse leverancier, zitten wij nu wel met een stuk regelgeving waar de uitwerking in de praktijk, naar alle waarschijnlijkheid, problemen gaat opleveren.

In samenwerking met deze Nederlandse leverancier gaan wij als ASV een praktijktest doen met een detector die afgesteld staat op 0,03 ppm. Maar aangezien er levertijd op deze detector zat, hebben wij tot op heden hier nog geen resultaten van.

Waar ook rekening mee gehouden dient te worden (voor de schippers die nu al detectieapparatuur aan boord hebben), is dat deze voor deze regelgeving niet afdoende is. Deze zijn namelijk afgesteld op een eerste alarmwaarde van 0,1 ppm en een tweede alarmwaarde van 0,2 ppm. 0,1 ppm is de waarde waar een persoon acht uur per dag een werkleven lang aan blootgesteld mag worden. De waarde van 0,2 ppm is de grenswaarde voor piekbelasting. Dit mag maximaal vijftien minuten per keer, wel meerdere keren per dag. Boven de waarde van 0,2 ppm is adembescherming verplicht.

### De gevolgen van foutmeldingen

Door de gevoelige afstelling van deze detectieapparaatjes gaan er geheid foutmeldingen komen. Voor hoe om te gaan met deze foutmeldingen wordt wettelijk niks geregeld. Er wordt dan gezegd dat dit een zaak tussen de schipper en de bevrachter is. Wij hebben als ASV al meerdere keren aan-gegeven dat dit zeer onwenselijk is en dat de binnenvaartondernemer, op deze manier, klem gezet gaat worden.

Het antwoord “dat mag niet zo zijn”, hebben we al te vaak gehoord. Wij vinden dat hiervoor ook wettelijk wat geregeld moet worden. Want op deze manier zijn wij weer die lastige schipper. En met de

waarde van 0,03 ppm gaat dit geheid tot foutmeldingen leiden. Op dit punt hebben wij tot nog toe ook nog niet een echt antwoord gehad over hoe hier dan mee omgegaan moet worden als er ge-schillen over ontstaan.

### Kort samengevat

Er is nog veel onduidelijk over hoe het één en ander geregeld gaat worden. En 1-1-2027 duurt helemaal niet meer zo lang. Er wordt dan wel gezegd dat er een overgangstermijn van een half jaar komt. Op dit punt hebben wij als ASV ook al meerdere malen aangegeven dat dit niet genoeg gaat zijn. Hierbij hoeven we alleen maar even terug te denken aan de invoering van het CDNI. Hoe lang heeft het wel niet geduurd voor we hier allemaal braaf en zonder een hoop gezeur, de juiste papieren kregen en er op een fatsoenlijke manier met het waswater omgegaan werd. Het zal mij benieuwen hoeveel laadbedrijven er al op de hoogte zijn dat ze straks ieder schip na belading moeten meten voor die mag vertrekken.

(Onne Steneker)

Noot van de redactie: Binnen de sector bestaat soms de indruk dat het opnemen van een lading in het ADN automatisch betekent dat ook het schip en de schipper ADN-gecertificeerd moeten zijn. Dit is niet per definitie het geval.

Het ADN maakt onderscheid tussen verschillende typen gevaarlijke stoffen en de wijze waarop deze worden vervoerd. Of een schip en bemanning daadwerkelijk aan ADN-eisen moeten voldoen, is afhankelijk van de specifieke classificatie van de lading en de voorwaarden waaronder het transport plaatsvindt.

Het enkele feit dat een lading (zoals mogelijk ex-gepaste bulkgoederen) onder bepaalde ADN-bepalingen valt, betekent dus niet automatisch dat er sprake is van volledig ADN-plichtig vervoer zoals dat geldt voor het transport van bijvoorbeeld gevaarlijke vloeistoffen in tankschepen.

### Aanvullende praktijkvragen aan leveranciers

Naar aanleiding van de voorgenomen regelgeving en de daarin opgenomen verplichting tot het gebruik van detectieapparatuur, heeft de ASV een aantal gerichte vragen voorgelegd aan leveranciers van deze apparatuur. Aanleiding hiervoor waren de signalen uit de praktijk dat met name de voorge-schre

ven alarmwaarde van 0,03 ppm mogelijk tot problemen kan leiden in de dagelijkse toepassing.

Met deze vragenlijst beoogden wij meer duidelijkheid te verkrijgen over de technische mogelijkheden en beperkingen van de huidige generatie detectiemeters. Daarbij is nadrukkelijk gekeken naar de betrouwbaarheid van metingen op lage concentraties, de kans op foutmeldingen en de praktische inzetbaarheid aan boord van binnenvaartschepen.

### Overzicht antwoorden fosfine-detectie-apparatuur

**Onderwerp:** Fosfine-detectie aan boord van binnenvaartschepen in het kader van voorgenomen ADN-eisen

**Opgesteld door:** Algemeene Schippers Vereniging (ASV)

**Datum:** 5 januari 2026

Dit document bevat een overzicht van de antwoorden van twee leveranciers van fosfine-detectieapparatuur, **VTN** en **Dräger**, op een door de **Algemeene Schippers Vereniging (ASV)** opgestelde vragenlijst.

De vragenlijst heeft betrekking op de technische haalbaarheid, betrouwbaarheid en praktische toepasbaarheid van fosfine-detectieapparatuur aan boord van binnenvaartschepen in het kader van de voorgenomen ADN-eisen. De antwoorden zijn door de leveranciers afzonderlijk aangeleverd en in dit document uitsluitend redactioneel geordend. Er zijn geen inhoudelijke wijzigingen, interpretaties of aanvullingen aangebracht. Het doel van deze samenvoeging is het inzichtelijk maken van overeenkomsten en verschillen tussen de standpunten en ervaringen van de leveranciers.

### Conclusie (ASV)

Op basis van de antwoorden van zowel VTN als Dräger blijkt dat fosfine-detectie technisch mogelijk is, maar dat een alarmgrens van **0,03 ppm** in de praktijk **niet betrouwbaar en niet werkbaar** is. Beide leveranciers verwachten een verhoogde kans op **valse alarmen** door onder meer sensor drift, kruisgevoeligheid en omgevingsinvloeden zoals luchtvochtigheid, waardoor het vertrouwen en het gebruik door de bemanning kunnen afnemen. Zij adviseren wel om detectie meters met een ondergrenswaarde van **0.1 ppm** aan boord te nemen.

**De ASV is daarom tegen het opnemen van een verplichte fosfine-detectiemeter aan boord in deze vorm, omdat dit**

geen aantoonbare veiligheidswinst oplevert en in de praktijk juist tot onwerk-  
bare situaties kan leiden.

Voor de vragen en antwoorden  
Scan de QRcode of typde link:

[https://asv-binnenvaart.nl/Bestanden/  
Fosfine/Vragen\\_antwoorden\\_fosfine.  
pdf](https://asv-binnenvaart.nl/Bestanden/Fosfine/Vragen_antwoorden_fosfine.pdf)



### Leeswijzer

De vragen zijn gegroepeerd per thema-  
tisch hoofdstuk (A t/m N), overeenkomstig  
de oorspronkelijke vragenlijst. Per afzon-  
derlijke vraag worden de antwoorden van  
VTN en Dräger direct onder elkaar weer-  
gegeven, zodat een vergelijking per on-  
derwerp mogelijk is. De volgorde, bewoor-  
dingen en inhoud van de antwoorden zijn  
ongewijzigd overgenomen van de leve-  
ranciers. Waar leveranciers geen expliciet  
antwoord hebben gegeven, is dit als zoda-  
nig herkenbaar uit de context.



# Havens

## Inleiding

### Overleggen met havenbedrijven

De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) is structureel in gesprek met verschillende havenbedrijven in Nederland. In deze overleggen komen onderwerpen aan bod die direct van invloed zijn op de dagelijkse praktijk van de binnenvaart, zoals de beschikbaarheid van ligplaatsen, bereikbaarheid van terminals, nautische veiligheid en de voortgang van verduurzamingsmaatregelen.

Deze gesprekken vormen voor ons een belangrijk moment om signalen vanuit de praktijk onder de aandacht te brengen. Schippers ervaren dagelijks de gevolgen van beleidskeuzes, ruimtelijke ontwikkelingen en veranderende regelgeving. Door deze ervaringen actief terug te koppelen, dragen wij bij aan een beter inzicht in de uitvoerbaarheid en de effecten van voorgenomen maatregelen.

Tegelijkertijd bieden de overleggen ons de mogelijkheid om ontwikkelingen binnen de havens op de voet te volgen. Plannen rond herinrichting van havengebieden, infrastructurele projecten en nieuwe regelgeving worden vaak in een vroeg stadium besproken. Dit stelt ons in staat om niet alleen te reageren, maar waar mogelijk ook tijdig aandachtspunten mee te geven vanuit de binnenvaart sector.

Daarbij nemen wij een betrokken, maar ook kritische houding aan. Niet iedere ontwikkeling sluit vanzelfsprekend aan bij de praktijk aan boord. Juist daarom blijft het van belang om knelpunten te blijven benoemen en om aandacht te vragen voor de samenhang binnen het totale systeem van vaarwegen en havenfaciliteiten.

In deze editie geven wij een overzicht van de meest recente overleggen. Per haven worden de belangrijkste ontwikkelingen en aandachtspunten weergegeven, zodat onze leden een goed beeld krijgen van wat er speelt en wat dit mogelijk betekent voor de dagelijkse praktijk.

## Rotterdam

### WBR (20 april 2026)

Op 20 april 2026 vond in het World Port Center het overleg plaats tussen de Werkgroep Binnenvaart Rotterdam (WBR) en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Tijdens deze bijeenkomst kwamen vertegenwoordigers van de binnenvaartsector en het havenbedrijf bijeen om de actuele situatie in de haven te bespreken, met bijzondere aandacht voor ligplaatsen, verduurzaming, veiligheid en toekomstige ontwikkelingen. De vergadering stond onder leiding van de voorzitter en werd inhoudelijk ondersteund door de secretaris.

Na de opening werd de agenda zonder wijzigingen vastgesteld. Ook het verslag van de vorige bijeenkomst, gehouden op 2 september 2025, werd goedgekeurd. Er waren geen openstaande actiepunten, wat aangeeft dat eerdere afspraken zijn afgerond of opgepakt.

### Druk op ligplaatsen en ruimtelijke ontwikkelingen

Een belangrijk deel van het overleg stond in het teken van de beschikbare ruimte

in de haven en de ontwikkelingen rondom ligplaatsen. De druk op de beschikbare ligplaatsen neemt al langere tijd toe en blijft een punt van zorg. Door de voortdurende groei van bedrijvigheid en de herontwikkeling van havengebieden is er steeds minder ruimte beschikbaar voor de binnenvaart.

Tijdens de presentatie werd een overzicht gegeven van verschillende lopende projecten. Zo wordt bij het Getijddepark Feijenoord in de zomer gestart met de aanleg van het oostelijke deel. In voorbereiding daarop zijn de ligplaatsen in de westelijke invaart van het Zuiddiepje al vrijgemaakt. Wat dit exact betekent voor de doorvaart en ligmogelijkheden voor de binnenvaart is nog niet volledig duidelijk, wat onzekerheid geeft bij gebruikers van dit gebied.

De ontwikkelingen aan de Antarcticakade vormen een ander belangrijk project. In juli wordt fase A opgeleverd, waarbij onder andere ligplaatsen voor slepers beschikbaar komen en een baggerkraanschip gebruik kan maken van walstroom. Voor de binnenvaart betekent dit echter dat bestaande ligplaatsen tijdelijk worden ingekort met ongeveer 60 meter, totdat fase B

gereed is. Deze tweede fase is inmiddels gestart en de bouwkuip is al geplaatst. De verwachting is dat de volledige kade pas rond 2029 beschikbaar komt voor de binnenvaart. Daarnaast krijgt het baggerkraanschip een eigen laadlocatie, die niet toegankelijk is voor andere schepen, wat de beschikbare ruimte verder beperkt.

Ook in de Yukonhaven vinden belangrijke ontwikkelingen plaats. Hier wordt gewerkt aan de realisatie van een LNG-overslaglocatie voor de binnenvaart. In het Yangtzekanaal wordt een overslagponton geplaatst op spudpalen, wat opnieuw invloed heeft op de beschikbare ruimte en het gebruik van het water.

Een terugkerend probleem binnen dit onderwerp is het tekort aan geschikte locaties voor spudpalen. Vanuit het Havenbedrijf Rotterdam werd aangegeven dat er in de Europoort momenteel geen ruimte meer beschikbaar is voor nieuwe spudpaallocaties. Tegelijkertijd groeit de vraag hiernaar, mede doordat steeds meer schepen gebruikmaken van spudpalen. Dit leidt tot een complexere indeling van ligplaatsen, waarbij ook gekeken moet worden naar de mogelijkheid van

gemengd afmeren. Daarbij spelen echter beperkingen, omdat spudpaallocaties anders zijn ingericht dan traditionele steigers waar schepen langszij liggen.

### Nautische aandachtspunten en voorzieningen

Naast ligplaatsen kwamen ook andere nautische aspecten aan bod, zoals de situatie rond de Erasmusbrugzone. Hier werd aangegeven dat snelheidsbeperkingen een negatieve invloed kunnen hebben op de golfslag, bijvoorbeeld door wattertaxi's.

Ook werd gekeken naar toekomstige projecten, zoals een nieuwe oeververbinding en de mogelijke invloed daarvan op stroming en vaaromstandigheden. Dit soort ontwikkelingen laat zien dat veranderingen in infrastructuur vaak directe gevolgen hebben voor de praktijk van de binnenvaart.

Daarnaast werden praktische zaken besproken, zoals het functioneren van watertappunten bij de Pionierkade en Alphatron. Deze bleken tijdelijk buiten werking te zijn. Het Havenbedrijf ging ervan uit dat deze weer werkten, maar dit bleek nog niet het geval, evenals de vuilcontainer.

### Walstroom en verduurzaming

Een tweede belangrijk thema tijdens het overleg was walstroom. Dit onderwerp speelt een centrale rol in de verduurzaming van de haven en de vermindering van uitstoot en geluidsoverlast.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft al in 2010 een generatorverbod ingevoerd in delen van de haven, omdat landelijke regelgeving destijds nog ontbrak. Inmiddels is de situatie veranderd en is in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) sinds januari 2025 een mogelijkheid opgenomen om walstroom verplicht te stellen. Voor de zeevaart geldt dat walstroom vanaf 1 januari 2030 verplicht wordt. Voor de binnenvaart wordt gewerkt aan een gefaseerde

invoering van de walstroomplicht, met als doel om deze vanaf begin 2027 in te laten gaan, wanneer de nieuwe kasten allemaal geplaatst en operationeel zijn.

Om deze overgang mogelijk te maken, wordt flink geïnvesteerd in de infrastructuur. Zo worden in de stad, onder andere in de Maashaven en bij het Noordereiland, bestaande walstroomaansluitingen vervangen. In totaal gaat het om circa 45 walstroomkasten die worden vernieuwd. Deze nieuwe installaties worden gestandaardiseerd, krijgen voldoende vermogen en worden geschikt gemaakt voor aansluiting op een modern dataplatform, waardoor ze op afstand kunnen worden uitgelezen en aangestuurd. Ook wordt gekeken naar een optimale plaatsing, zodat schepen er beter gebruik van kunnen maken.

Tijdens de bespreking kwam duidelijk naar voren dat er in de praktijk nog veel vragen leven over de toepassing van de walstroomplicht. Met name bij zelfvoorzienende of emissieloze schepen bestaat onduidelijkheid. Vanuit het Havenbedrijf Rotterdam is echter aangegeven dat de regelgeving hierin helder is vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Schepen die zelfvoorzienend zijn, hoeven geen gebruik te maken van walstroom. Het plaatsen van een onderbord om uitzonderingen aan te geven wordt niet wenselijk geacht, omdat dit volgens het Havenbedrijf niet nodig is en juist voor extra onduidelijkheid kan zorgen.

Daarnaast werden verschillende praktische verbeterpunten aangedragen. Zo is er behoefte aan een duidelijk zichtbaar signaal op de walstroomkast, bijvoorbeeld een lampje aan de waterzijde, zodat schippers direct kunnen zien of de aansluiting beschikbaar en operationeel is. Ook werd gesproken over de wens voor een Europees systeem of app waarmee toegang tot walstroom eenvoudiger wordt geregeld. Het Havenbedrijf Rotterdam is al aangesloten bij een app (Portlink), waarin deze functionaliteit mogelijk wordt

samengebracht.

### Meetonderzoek en gebruik in de praktijk

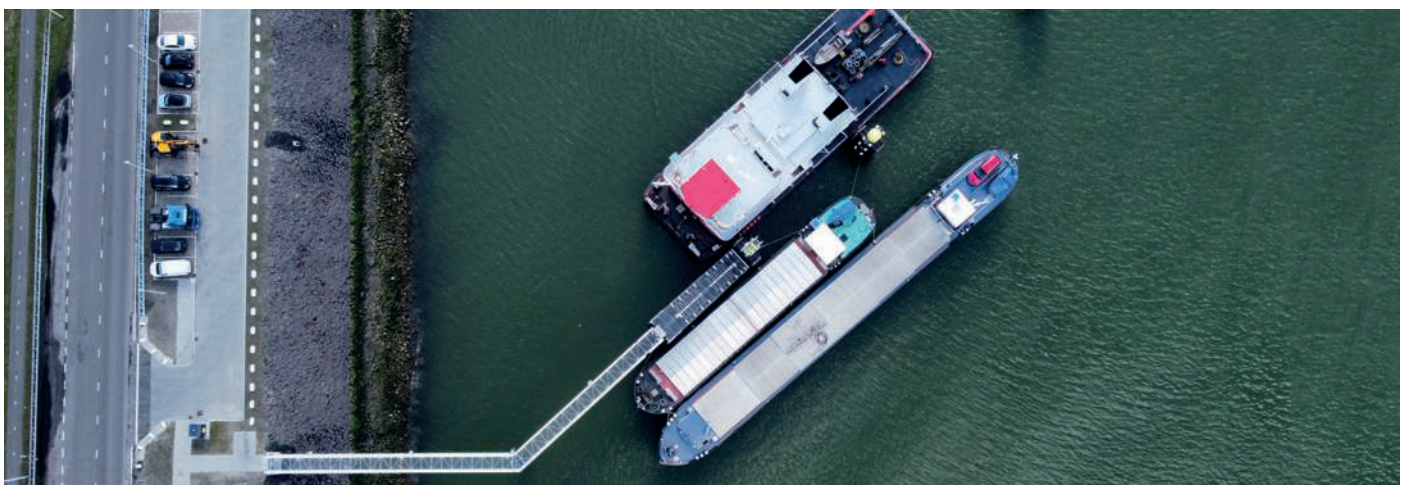
Een ander belangrijk onderdeel is het lopende meetonderzoek naar het stroomverbruik van schepen. Sinds februari 2026 hebben ongeveer twintig schepen hieraan deelgenomen. Tijdens deze metingen wordt het 'hotelverbruik' gemeten, oftewel het energieverbruik voor voorzieningen zoals verlichting, verwarming en pompen terwijl het schip stilligt.

Deze metingen duren gemiddeld vier uur en leveren waardevolle informatie op over het benodigde vermogen van walstroomvoorzieningen. Schippers die deelnemen kunnen een vergoeding ontvangen tot 1.000 euro voor maatregelen die het veilig gebruik van walstroom ondersteunen. Ondanks oproepen vanuit de sector blijft het aantal deelnemers nog beperkt, waardoor extra stimulering nodig is.

Bij het meetonderzoek bleek dat meetbedrijven niet altijd bekend zijn met de deelnemende schepen, wat het proces kan vertragen. Er werd daarom geadviseerd om laagdrempelig contact te leggen, bijvoorbeeld door schepen direct te benaderen. Ook werd gesuggereerd om metingen eventueel uit te breiden naar andere locaties, zoals Dordrecht, om een breder beeld te krijgen.

Daarnaast kwam opnieuw het gebruiksgemak van walstroomkasten naar voren. Er is behoefte aan een duidelijk zichtbaar signaal aan de waterzijde van de kast, zodat direct zichtbaar is of deze bedrijfsklaar is, en niet alleen via een app. Daarin is het Havenbedrijf nog terughoudend. Ook werd de mogelijkheid besproken om de bestaande duurzaamheidsbijdrage van 5% in te zetten voor bijvoorbeeld een storingsdienst voor walstroom.

Verder werd aangegeven dat de communicatie richting schippers verbeterd kan worden. Zo zijn schippers die zich hebben



aangemeld voor deelname aan een werkgroep rondom walstroom nog niet benaderd, terwijl dit al meer dan een jaar geleden is gevraagd door het Havenbedrijf. Dit wordt alsnog opgepakt om de betrokkenheid vanuit de praktijk te vergroten.

### Veiligheid en incidenten

Naast ruimte en duurzaamheid kwam ook de veiligheid in de haven uitgebreid aan bod. De cijfers laten zien dat er in 2025 sprake was van een positieve ontwikkeling. Het aantal aanvaringen is met 42 afgenomen ten opzichte van 2024, wat neerkomt op een daling van 28%. Ook het aantal minder ernstige incidenten is gedaald en er waren drie ernstige scheepsongevallen.

Hoewel deze cijfers positief zijn, laten concrete voorbeelden zien dat de risico's in de praktijk groot blijven. Zo werd een incident besproken waarbij een schip een brug raakte door een minimale afwijking in waterstand en doorvaarthoogte van slechts enkele centimeters. Dit benadrukt hoe belangrijk nauwkeurige berekeningen

en actuele informatie zijn.

Ook incidenten met containers en lading kwamen aan bod. In de periode 2018–2026 zijn tientallen containerincidenten geregistreerd, variërend van schade aan boord tot containers die overboord slaan. Daarnaast blijft het probleem van losgeraakte duwbakken een aandachtspunt. Sinds 2022 is hier een duidelijke stijging zichtbaar, met name in gebieden zoals de Waalhaven en Botlek.

Om deze problemen aan te pakken, zijn diverse maatregelen genomen zoals; betere monitoring, inzet van camera's, gebruik van transponders en extra toezicht. Toch is het effect hiervan nog niet volledig duidelijk en blijft verdere aandacht nodig. Ook waterverontreiniging blijft een belangrijk thema. Een aanzienlijk deel van de vervuiling is afkomstig van de binnenvaart, maar ook activiteiten aan de wal spelen een rol. Oorzaken variëren van lekkages en overlopende tanks tot incidenten tijdens bunkeren en problemen met leidingen. Ondanks maatregelen blijft dit een aandachtspunt waar structurele

verbetering nodig is.

### Overige ontwikkelingen

Verder werd gesproken over toekomstige ontwikkelingen, zoals een golfvoorspellingsdashboard voor de Europoort, dat schippers moet helpen bij het inschatten van vaaromstandigheden. De vraag is aan de sector of daar behoefte aan is.

Ook werd bevestigd dat er samenwerking plaatsvindt met andere havens, onder andere op het gebied van verduurzaming en digitalisering. Dit sluit aan bij de wens vanuit de sector om te komen tot een meer uniform Europees systeem voor walstroom.

Elektrische auto's worden zwaarder, waardoor steigers mogelijk onvoldoende belastbaar zijn (tot circa 2 ton). Dit vraagt om nadere beoordeling. Het Havenbedrijf neemt dit punt mee.

*(Jessica van den Akker en Machiel Smitsman)*

## Amsterdam

### WBA vergadering 16-04-2026

Tijdens een bijeenkomst met vertegenwoordigers van belangenorganisaties en andere betrokkenen uit de sector stonden verschillende onderwerpen op de agenda. Veel deelnemers kenden elkaar al vanuit eerdere contacten of samenwerkingen binnen de binnenvaartsector. Tegelijkertijd waren er ook nieuwe gezichten aanwezig, wat zorgde voor een frisse blik en aanvullende inzichten.

Al snel verschoof de aandacht naar de praktijk van walstroom. De ervaringen blijken per locatie sterk te verschillen. Waar in Amsterdam voorzichtig positieve geluiden te horen zijn, wordt de situatie in Zaandam door sommige schippers als problematisch omschreven. Storingen, uitval en onduidelijkheden zorgen daar voor frustratie. Tegelijkertijd werd erkend dat er stappen zijn gezet, zoals het plaatsen van nieuwe, minder storingsgevoelige stroomkasten. In Amsterdam zijn inmiddels vrijwel alle kasten vernieuwd. Alleen bij de Haparandadam doen zich nog regelmatig storingen voor. Dit komt onder andere doordat er te veel stroom wordt afgenomen (bijvoorbeeld voor pompen en

stuurhuizen), maar ook door ondeugdelijke kabels en stekkers. Daarnaast speelt de kwaliteit van kabels een rol: vooral oudere en goedkopere, vaak langere kabels geven problemen. Het advies is daarom om te investeren in goede kabels en stekkers.

Toch blijft de betrouwbaarheid van het systeem een punt van aandacht. Storingen hebben vaak geen eenduidige oorzaak. Soms ligt het probleem bij de infrastructuur aan wal, in andere gevallen juist aan boord van het schip, bijvoorbeeld door verouderde installaties of beperkte capaciteit. Deze wisselwerking maakt het lastig om storingen snel en eenduidig op te lossen.

Ook de bereikbaarheid van service en ondersteuning kwam nadrukkelijk aan bod. PoA (Port of Amsterdam) heeft een contract met de storingsdienst voor walstroomkasten uitsluitend binnen kantooruren. Maar buiten kantooruren ervaren schippers regelmatig problemen. Storingen in de avond of in het weekend worden niet opgepakt, wat in een 24-uurssector als een belangrijk knelpunt wordt gezien. Naast de techniek werd ook het gebruik van walstroom besproken. Ondanks de beschikbaarheid kiezen sommige schip-

pers er nog voor om hun generator te laten draaien. Dit komt door onzekerheid over de werking, eerdere negatieve ervaringen of simpelweg gewoonte. Hierdoor worden de voordelen van walstroom -minder uitstoot en minder geluidsoverlast- niet volledig benut. Bij storing in een walstroomkast mag je blijven liggen. Het is niet toegestaan om de generator te starten. Als je stroom nodig hebt en de walstroomkast is kapot, dan moet je een andere ligplaats zoeken.

Een ander discussiepunt was de gele ruit. Deze markering, bedoeld voor reglementair gezien grote schepen maar qua afmetingen korter dan 20 meter, zorgt in de praktijk voor verwarring.

Sommige schepen zijn zichtbaar kleiner dan 20 meter maar vallen door hun aard of werk in de categorie groot schip met de daarbij behorende voorrangregels. Deze schepen geven dat aan met een gele ruit. In en rond Amsterdam doet deze situatie zich vaak voor met rondvaartboten en sloepen die zijn gekeurd en uitgerust voor meer dan 12 passagiers. Deze boten komen ook op het IJ waar ze samen varen met schepen en de Veren van het GVB. De meningen over de toekomst van de gele ruit lopen uiteen. Sommigen pleiten



voor afschaffing, terwijl anderen het juist zien als een belangrijk hulpmiddel voor veiligheid en herkenbaarheid. Duidelijk is dat dit onderwerp breder speelt dan alleen lokaal.

Onderliggend aan veel van deze thema's ligt een bredere zorg: kennis van regelgeving en vaarregels. Vooral bij minder ervaren schippers blijkt die kennis niet altijd voldoende. In een steeds drukker vaargebied brengt dit risico's met zich mee.

#### Afvalwater

De afgifte van grijs afvalwater voor de kleine passagiersvaart is verplicht. Hiervoor moeten voldoende innamepunten beschikbaar zijn. In Amsterdam is men bezig met het realiseren van deze voorzieningen. Er zijn meerdere locaties in kaart gebracht en gedeeld met Waternet.

Er loopt momenteel nog een discussie over de verwerking van het afvalwater: moet dit eerst worden opgevangen in een buffer (kuip) en daarna worden afgevoerd naar Waternet, of kan het rechtstreeks worden afgevoerd? Hoewel er eerder tijd en budget beschikbaar was gesteld, is het op dit moment onduidelijk hoe actief dit wordt opgepakt. Dit wordt uitgezocht en zal in een volgend overleg verder worden besproken.

De haven geeft aan dat zij dit wil faciliteren, maar benadrukt dat het afvalwater uiteindelijk wel goed verwerkt moet kunnen worden.

#### Afval

Rondom afvalinzameling spelen er duidelijke knelpunten. Hoewel het havenbedrijf de voorzieningen nog steeds gratis aanbiedt en dit graag zo wil houden, lopen de kosten steeds verder op.

Containers raken snel vol; zo blijkt dat een container die op donderdag wordt geleegd, soms al op zondag alweer vol is.

Daarnaast wordt er regelmatig afval naast de containers geplaatst. In sommige gevallen zijn er binnen één dag tientallen zakken naast een container neergezet.

Uit onderzoek van het havenbedrijf blijkt dat dit afval afkomstig is van schippers zelf. Dit zorgt voor extra kosten, omdat het afval apart moet worden opgeruimd. Het legen van de containers is in Amsterdam al kostbaar vanwege de grote inhoud, en het bijplaatsen van afval maakt dit nog duurder.

Er zijn inmiddels meerdere schippers aangesproken op dit gedrag. In een concreet geval zijn zelfs grote objecten, zoals een koelkast en een wasmachine, naast de container geplaatst. Deze heeft het havenbedrijf terug aan boord laten zetten, omdat verwijdering de gemeente circa €350 zou kosten.

Het havenbedrijf waarschuwt dat, als dit gedrag aanhoudt, de kans groot is dat afvalafgifte in de toekomst niet meer gratis



zal zijn.

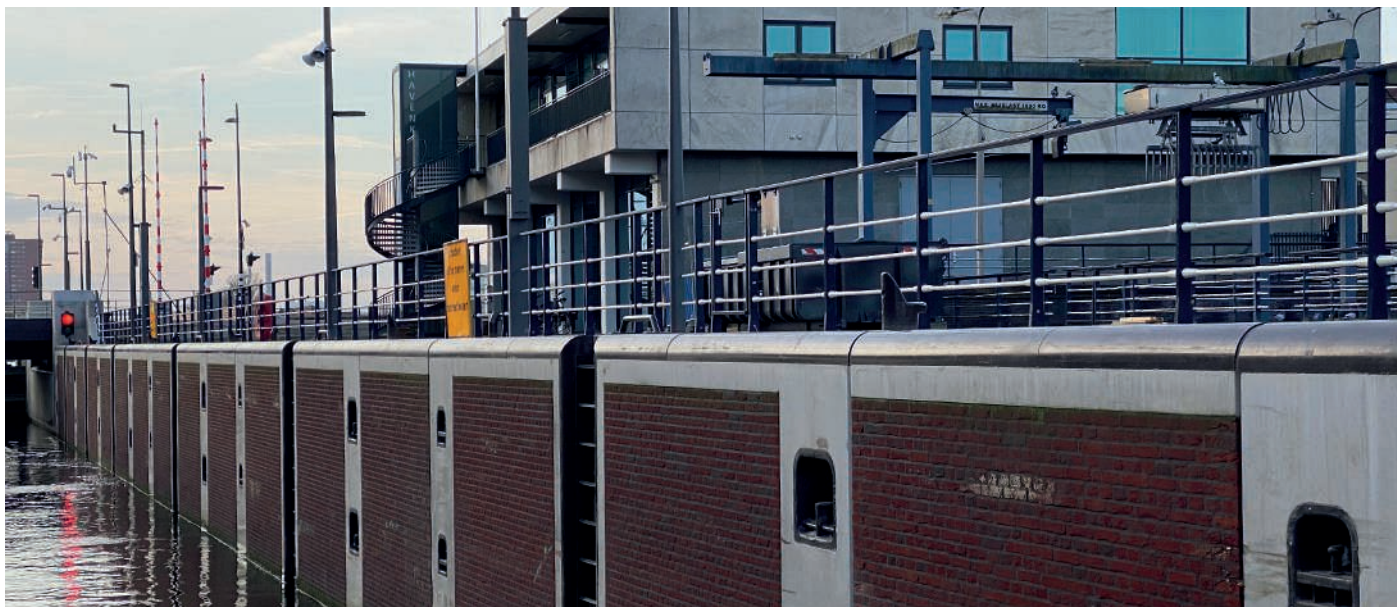
Daarom wordt er een dringende oproep gedaan aan alle schippers:

**plaats geen afval naast de containers en gebruik de voorzieningen op de juiste manier!**

#### Overige punten

- Gemengd afmeren: Amsterdam onderzoekt dit en vraagt advies aan Rotterdam. Er wordt samengewerkt met verschillende partijen, waaronder tankvaart en gevaarlijke stoffen. Een plan wordt binnenkort verwacht en met de branche gedeeld.
- Autosteiger Stenenhoofd: volgens de haven diep genoeg, exacte diepte volgt nog.
- Sumatrakade: stroomkasten functioneren; als er een storing is graag melden dan kunnen ze het oppakken.
- Rapport fosfine: nog niet ontvangen, wordt nagevraagd.
- Parkeren Amsterdam: een systeem zoals in Rotterdam komt er niet; de gemeente wil minder auto's in de stad.
- ADM West: teruggekocht door de gemeente; status wordt later teruggekoppeld.
- Bemanningseisen pont: discussie over minimale bezetting. Havenbedrijf geeft aan dat één schipper onvoldoende veilig is gezien de drukte en intensiteit.
- Monding Amsterdam-Rijnkanaal: snelheden van 15–16 km/u, vraag of dit naar 12 km/u kan i.v.m. bunkerende schepen; wordt nagevraagd.
- Brugstoringen stad Amsterdam: gemeente wil meer inzicht in scheepvaart en tonnage om onderhoud te onderhouden.
- Slikgebieden: sinds januari weer vrijgegeven; de branche is hier positief over.

(Jessica van den Akker en Jurjen Zon)



## Nieuws vanuit de Zaan: updates, werkzaamheden en initiatieven

Op 17 maart 2026 vond een overleg plaats waarin belangrijke onderwerpen voor de Zaan en omliggende vaarwegen werden besproken. Het overleg besloeg veel onderwerpen, van bruggen en sluisen tot ligplaatsen, evenementen en toekomstplannen.

### Bruggen en sluisen

Een van de besproken punten betrof de Wilhelminasluis, waar maandagochtend problemen ontstonden door een grendelstoring, veroorzaakt door objecten tussen de sluisdeur.

Bij de Prs. W. Alexanderbrug wordt de koppeldrempel verwijderd om de Zaan geschikt te maken voor grotere schepen (CEMT Va) en duwbakken Europa Ila. Deze werkzaamheden worden gecombineerd met het vervangen van het remmingswerk.

Bij de Zaanbrug van ProRail ontstond eerder een misverstand over de bedieningsinstructies, waardoor de brug tijdelijk niet geopend kon worden. Inmiddels is dit opgelost en kan de bediening weer normaal plaatsvinden.

### Ligplaatsen en lokale situatie

Ook de ligplaatsen bij de Julianabrug kwamen aan bod. Ko-Tug-bakken mogen tijdelijk maximaal twee bakken bij de palen aanmeren; andere schepen mogen eveneens gebruikmaken van de palen. Over het uitzicht van Gebr. Kramer kunnen de havenautoriteiten helaas geen invloed uit-

oefenen.

### Nieuwe verbindingen en initiatieven

Een belangrijk onderwerp is de mogelijke extra veerverbinding tussen Zaan-dam en Wormerveer. De wens hiervoor komt vanuit winkeliersverenigingen en het Groen- en Waterplan van Zaanstad. Samen met ASV, KBN en het Watersportverbond wordt onderzocht welke locaties het meest geschikt zijn en welke randvoorwaarden belangrijk zijn.

### Voorzieningen voor de binnenvaart

Vanuit ASV is gevraagd om een trap op de autosteiger van Zaandam. Dankzij de inspanningen van een vertegenwoordiger van Haven Zaanstad is deze op 25 maart 2026 geplaatst. Hier zijn wij als vereniging erg blij mee, omdat het de toegankelijkheid en veiligheid voor schippers aanzienlijk verbetert.

Verder kwam het nieuwe havenkantoor en de gevolgen voor het Bodecentrum ter sprake. Door beperkte nautische ruimte en andere bezwaren kan de beroepsvaart hinder ondervinden. Het college van Zaanstad wordt hierover geadviseerd, zodat een weloverwogen besluit kan worden genomen.

### Binnenvaart en passagiersvaart

Binnenvaart en passagiersschepen kwamen ook aan bod. Voor kleine passagiersschepen wordt de ontheffing "gele ruit" in Zaanstad toegestaan, zolang rondvaartboten geen voorrangrechten afdwingen. Voor de binnenvaart wordt gewerkt aan een handelingsperspectief, zodat bemanning en passagiers makkelijker hun werkzaamheden kunnen uitvoeren, met

aandacht voor bereikbaarheid en hulpdiensten op de ISPS-kades.

### Milieu en voorzieningen

Een proefpunt voor vuilwaterinname komt op de Burcht. Schippers kunnen via een app en de scheepspomp hun vuilwater (maximaal 5 m<sup>3</sup>) veilig afgeven. Bij een te hoge vervuiling of volume krijgt de schipper direct een melding en wordt de afsluiter automatisch gesloten.

### Onderhoud en infrastructuur

Ook het onderhoud van bruggen en vaarwegen is een belangrijk onderdeel. De Vaartbrug nadert afronding en wordt op afstand bediend. De Bernardbrug krijgt nieuwe hefcilinders, terwijl bij de Coenbrug herstelwerkzaamheden zijn uitgevoerd.

Voor de Schiethavenbrug en diverse baggerprojecten loopt de planning nog. Het baggerproject bij Zaan Noord (Clausbrug – Tapsloot) wordt verdiept tot CEMT Va, maar niet voor Europa Ila-bakken.

### Evenementen

Wat betreft evenementen: de Zaanbocht-run staat gepland op 17 mei 2026, van 11.00 tot 13.00 uur, waarbij de Zaanbrug en Clausbrug buiten bediening zijn.

De D2D Run vindt plaats op 20 september 2026, met de Beatrixbrug en Wilhelminabrug tijdelijk buiten bediening.

De data voor de Slag op de Zaan en Zingon op de Zaan worden nog vastgesteld.

*(Jessica van den Akker)*

## Nijmegen

Op vrijdag 6 maart 2026 was er op uitnodiging van wethouder John Brom, o.a. werk en inkomen, economie, toerisme en binnenstad, een vervolgspraak over het havengebied van Nijmegen. Aanwezig waren mensen van de havendienst, Aqualink, K.S.C.C., Nieuw Nijmeegs Peil, woonschepen in het Meertje en van de beroepsvaart KBN/SchippersVereniging Schuttevaer.

Bij de introductie werd stilgestaan bij de relaties met het Ontwikkelbedrijf Waalfront en de klankbordgroep die daaraan gelieerd is.

Het opstellen en het accorderen door de Gemeenteraad van de nieuwe Haven- en Kadeverordening heeft veel vertraging opgelopen. Dat heeft vooral te maken met de ligplaatsen in de Lindenberghaven. Correspondentie met Rijkswaterstaat, een rechterlijke uitspraak en moties geven de lijnen en de gemeentelijke mogelijkheden aan. Voor de details is het verstandig bij de gemeente een en ander na te lezen. Het is de bedoeling om in mei 2026 de behandeling in het college en in de gemeenteraad af te ronden.

Over de monding van de Waalhaven komt een voetgangersbrug, op Rijnvaarthoogte, die toegankelijk zal zijn voor alle mensen, dus ook voor hen die op pad zijn met een rolstoel, scootmobiel of kinderwagen. Het wandelingetje rond de Waalhaven is nog wel een tijdje nodig, omdat de beoogde ingebruikname niet voor 2028 zal zijn.

Aan de westzijde van de Waalhaven wordt flink gebouwd. Na realisatie van de woningen van Iris moet er nog van alles gebeuren rondom het talud, de hoogwaterkering en de Havenweg. Of bij alle, qua uitvoering nog onbekende, werkzaamheden de riolering en andere nutsvoorzieningen worden vernieuwd of aangelegd is onzeker. Van belang is dat hier de stadsbouwkundige en ook de wijkraad Nijmegen-West goed communiceren met bewoners. Niet vergeten moet worden dat de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers bij de Weurtseweg en de aansluiting van de Havenweg op de Laan van Oost Indië, onveilig zijn. Er zal een verkeersdeskundige worden betrokken bij de uitwerking.

Het, vaak vroegtijdig, afsluiten van de Waalkade en de kades van de Waalhaven heeft vragen opgeroepen. De mensen van de Havendienst en van de Buitendienst gaan het protocol nog eens beoordelen. Het advies van andere partijen is om contact op te nemen bij een stijgende waterstand. Er is deskundigheid aanwezig om in te spelen op de ontwikkelingen van de Rijn en de zijrivieren in bijvoorbeeld Duitsland. Er werd erkend dat het in februari niet goed was gegaan.

Walstroomvoorzieningen in de Kanaalhaven vormen een thema. Het onderzoek loopt, maar het is nog erg versplinterd.

De informatieverstrekking ten aanzien van de aanmelding van motorvoertuigen op de Waalkade is verbeterd. Het komt helaas nog steeds voor dat er boetes worden op-

gemaakt door de cameraregistratie. De zone bij de autoafzetplaats kan zonder aanmelding worden gebruikt.

Samen met onder andere Arnhem en Tiel, vormt Nijmegen Gelre Port. Diverse onderwerpen, zoals verduurzaming, digitalisering, vestigingsbeleid en bevordering goederenvervoer over water, zijn thema's die veel aandacht gaan krijgen. Binnen Gelderland hebben Zutphen en Wageningen ook belangstelling. Er zijn ook gesprekken met Overijssel, Ports of Twente en instanties in Zeeland, Noord-Brabant en Limburg.

Het ontbreekt aan een onderhoudsplan voor het Meertje en dat houdt in dat woonarken bij laag water droog komen te staan en voor een werfbeurt bijvoorbeeld de ligplaats niet kunnen verlaten.

Het beheer van de kade aan de Westkanaaldijk is overgegaan naar het Rijksvastgoedbedrijf.

In 2027 bestaat het Maas-Waalkanaal 100 jaar. Daar hoort een feestje bij dat Rijkswaterstaat zal gaan leiden. Nijmegen, en misschien ook gemeente Heumen, kunnen niet ontbreken.

In het najaar volgt het volgende overleg. Dan is ook bekend welke invloed de Gemeenteraadsverkiezingen van 18 maart 2026 hebben gehad op de samenstelling van de gemeenteraad en op het college van Burgemeester en Wethouders.

*(Henry Mooren)*



# Rhenen

## Overleg (digitaal) tussen Gemeente Rhenen en de binnenvaart (Schippervereniging Schuttevaer / KBN) 24.02.2026

### Deelnemers:

Hugo Greeven

(projectleider gemeente Rhenen Loswal)

Teun Fiers

(projectleider gemeente Rhenen Passantenhaven)

Fiona Oomen

(regiocoördinator bij Koninklijke Binnenvaart Nederland)

Henry Mooren

(voorzitter afdeling Schuttevaer Z O N)

In week 7 deed Hugo Greeven een oproep om contact te hebben over de ontwikkelingen rondom de loswal en de beoogde passantenhaven. Aanleiding was onder andere een gesprek met Rijkswaterstaat Oost-Nederland. Het aanmeren van schepen aan en bij de loswal van Rhenen overschrijdt in de vakantieperiode en in de Kerstperiode tot ongewenste en tot niet toegestane situaties, waarbij schepen deels in de vaargeul liggen.

Bij de loswal zijn in principe vergunningen van kracht die achterhaald zijn. Die zijn gerelateerd aan economische activiteiten en wachtende schepen. Op het traject Arnhem-Maurik is de loswal van Rhenen aanleg- en opstapplaats van de Blauwe Bever. Dat zijn enkele basisgegevens en er valt voor de beheerder van de vaarweg niet goed te handhaven, mede omdat de bebording niet op orde is. Rijkswaterstaat stelt voor de maximale toegestane breedte voor afgemeerde schepen te beperken tot 30 meter. De lengte is nog niet bepaald, maar de gedachten gaan uit naar twee scheepslengten.

De gemeente Rhenen wil meer zicht hebben op het gebruik van de loswal en omdat er geen havenmeester is, wordt een reserveringsregeling ingevoerd.

Het gaat er om meer ordening te bewerkstelligen met een twee productenbeleid:

- De bebording zal worden geactualiseerd (30 meter uit de oever)
- In de Kadeverordening is een havengeldregeling opgenomen

De reservering is alleen digitaal mogelijk.

Er is nog niets concreets over de inrichting van walstroom- en drinkwatervoorziening.

Een en ander is afhankelijk van de aanleg van de Passantenhaven.

De havengeldregeling (€ 0,10 per ton voor de midweek van ma 09.00 uur tot vrij 18.00 uur en € 0,05 per ton voor de tussenperiode) betekent dat ook bij overnachting een van de twee bedragen wordt berekend. De vraag is of daar aan gesleuteld kan worden.

Het is het voornemen om het beleid eind 2026 te evalueren. Ruimte voor flexibiliteit voor 2027 lijkt niet aan de orde.

Van grote investeringen aan de loswal is geen sprake. Daarvoor is het rendement veel te laag. Misschien dat de inrichting van een camperplaats enige verbetering kan brengen in de voorzieningen. Het eventueel autoluw maken van het gebied tussen de hoogwaterkering en de huidige oeverlijn heeft geen gevolgen voor de bereikbaarheid van de loswal.

Vanuit de gemeente Rhenen komt er een bericht met de wijzigingen die van kracht zijn of worden. Dat wordt dan door Fiona (KBN) en Henry (KBN / ASV) doorgezet.

*Henry Mooren  
Lid ASV Denktank*



# Dordrecht

## Opening auto-op/afzetplaats en drinkwatertappunt voor de binnenvaart 27 februari 2026

Er was een licht zonnestraaltje zichtbaar op deze dag om in te schepen op de RWS 1, gelegen in de voorhaven van de Nieuwe Haven te Dordrecht.

Iedereen was uitgenodigd rond 11.00 uur, zodat we uiterlijk om 11.30 uur konden vertrekken. Het betreft een gezamenlijke investering door de Drechtsteden, die deze voorzieningen mogelijk hebben gemaakt, wat resulteerde in een grote vertegenwoordiging.

Door de schipper werden wij allen welkom geheten en werd de historie van het schip toegelicht. Ook werd de vaartocht besproken en werd vermeld dat er een lunch gereedstond, met diverse dranken.

Aangekomen bij de nieuwe auto-op/afzetplaats aan de Beneden-Merwede te Dordrecht nam de aanwezige wethouder van Dordrecht, dhr. Burggraaf, het woord. Hij deelde mede dat deze auto-op/afzetplaats een wens is van de beroepsvaart die nu in vervulling gaat. Samen met Ina Konterman (teamhoofd Waterdistrict Zuid-Hollandse Rivieren bij Rijkswaterstaat) ontulde men de borden.

Jaarlijks is er een grote passage van schepen die hier gebruik van gaan maken. Voor de scheepvaart van en naar de Noord blijkt deze plaats een gunstige locatie te zijn en zal er van deze voorziening dankbaar gebruik worden gemaakt.

Een groot appartementencomplex, dat onlangs in gebruik is genomen, is hier gelegen. Men is tot op heden verbaasd en opgetogen om dit alles te mogen aanschouwen. Ons weerwoord is dat men het ook maar uniek blijft vinden en het niet als storend gaat ervaren. Dhr. Burggraaf legde geruststellend uit dat alles in het bestemmingsplan was opgenomen.

Tevens is er een watertappunt gerealiseerd. Deze kraan is te gebruiken met een QR-code. De eerste 6000 liter is gratis; voor het meerdere dat wordt afgenomen betaalt men het reguliere tarief. De capaciteit bedraagt circa 6500 liter per uur. Deze installatie is tevens uitgerust met een legionellabestrijdingssysteem.

Schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren (1 en 2 blauwe kegels) mogen geen ge-

bruik maken van deze afzetplaats, maar worden doorverwezen naar de Handelskade beneden de Dordtse brug.

Na diverse onderlinge conversaties gingen de touwen los en voeren we in de vaart richting Zwijndrecht.

Momenteel bevindt men zich in de afrondingsfase van Steiger Veerplein, een auto-op/afzetplaats voor de binnenvaart. Men hoopt de werkzaamheden te kunnen afronden omstreeks april 2026. Daarbij is er tevens een ligplaats voor de binnenvaart waar men gebruik van mag maken voor de duur van maximaal 3 uur, speciaal voor personeelswissel en proviandering.

Aan de binnenzijde is de ligplaats ingericht om jachten met hoge mast kort ligplaats te bieden voor het wachten op een brugopening, naast de sleepboten van Van der Wees. De ligplaats waar het vroegere bunkerstation Bunkerrama lag, hoopt men gereed te maken als ligplaats voor de binnenvaart.

Na alle informatie te hebben ontvangen en enkele aanbevelingen te hebben geuit, gingen wij te Dordrecht van boord omstreeks 13.30 uur.

(Paul Markusse)



# Vaarwegen

## Zuidersluis

### Snelle inzet ASV voorkomt langdurige opsluiting op het Merwedekanaal

Het Merwedekanaal bij Nieuwegein is normaal gesproken bereikbaar via twee sluisen: de Koninginnensluis en de Zuidersluis. Door onderhoudswerkzaamheden aan de Koninginnensluis zijn schippers al een tijdje aangewezen op de route via het Amsterdam-Rijnkanaal en de Zuidersluis. De situatie nam echter een onverwachte wending toen de Zuidersluis defect raakte. Als gevolg van achterstallig onderhoud, zoals later ook door Rijkswaterstaat werd erkend, ontstond er een groot gat in één van de sluisdeuren. Hierdoor kwamen meerdere schepen opgesloten te liggen tussen de twee sluisen, zonder mogelijkheid om het gebied te verlaten.

De betrokken schipper nam contact op met de sector Wijk bij Duurstede, maar kreeg te horen dat de situatie naar verwachting minimaal 14 dagen zou duren. Dit leidde begrijpelijkerwijs tot grote frustratie en zorgen.

Omdat de schipper lid is van de ASV, werd



de denktank ingeschakeld om mee te kijken naar de situatie. Namens de vereniging is vervolgens opnieuw contact opgenomen met de betrokken instantie. Dit leidde al snel tot een andere benadering: er werd een direct aanspreekpunt binnen Rijkswaterstaat toegewezen en de communicatie verbeterde merkbaar.

Nog diezelfde dag is Rijkswaterstaat langsgesgaan bij de ingesloten schepen om de situatie persoonlijk toe te lichten en duidelijkheid te geven over de vervolgstappen. In een daaropvolgende vergadering is besloten om een noodschutting uit te voeren, zodat de schepen alsnog uit

het gebied gesloten konden worden voordat de stremming langdurig zou worden. Deze situatie onderstreept het belang van goede communicatie en belangenbehartiging. Dankzij snelle inzet en betrokkenheid vanuit de ASV kon een potentieel langdurig probleem aanzienlijk worden beperkt.

Samen staan we sterker = zeker wanneer het erop aankomt.

(Corstiaan Meijering)



## Kernnet

### Terugblik

De provincie Noord-Holland heeft een actieplan opgesteld voor het beheer van de vaarwegen. In dit actieplan worden de vaarwegen verdeeld in een Kernnet beroepsvaart en een Kernnet recreatievaart. Bij de totstandkoming van dit plan zijn veel stakeholders gehoord. Echter, ten zuiden van het Noordzeekanaal is er door de provincie niemand betrokken of gehoord.

De Amstel en de Weespertrekvaart komen nu binnen het Kernnet recreatievaart te vallen vanwege de geringe drukte en de CEMT-klasse aldaar.

Een citaat uit het Kernnet recreatievaart dat ons zorgen baarde is:

*“Op het Kernnet Recreatievaart geven we de prioriteit aan recreatief gebruik. De functie van de recreatievaart staat centraal. Beroepsvaart kan meeliften zolang*

*dat geen onredelijke hinder aan de recreatieve functie oplevert.”*

Na onze inspraak voor de commissie ‘Ruimte’ op 23 juni 2025 heeft gedeputeerde mobiliteit Jeroen Olthof direct toegegeven dat men ons is vergeten bij het opstellen van het actieplan Kernnet Vaarwegen. Hij heeft ons toen een gesprek beloofd. Dit gesprek heeft, op initiatief van Jurjen Zon (Denktanklid ASV) en Frank van Oudheusden (Logistiek Albeton / K. Droog BV), op 18 februari 2026 plaatsgevonden op de betoncentrale van Albeton in Amsterdam. Naast vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland waren ook diverse bedrijven langs de betreffende vaarwegen ruim vertegenwoordigd, evenals de daaraan verbonden relatieschippers.

Na de opening door Linda van Bijlevelt (strategisch adviseur PNH) en een voorstelronde, volgde een presentatie van de

provincie over het Actieplan Kernnet Vaarwegen. Hierop volgde onze presentatie met de bezwaren tegen het actieplan.

### Belangrijkste aandachtspunten

In onze presentatie hebben wij benadrukt dat het Actieplan Kernnet Vaarwegen 2025–2030 het zuidelijke deel van de provincie feitelijk ‘vergeet’. De stakeholders die bij het opstellen van het plan zijn betrokken, komen vrijwel allemaal uit het noordelijke deel van de provincie.

Daarnaast is aangegeven dat de Amstel en de Weespertrekvaart binnen het Kernnet recreatievaart worden geplaatst vanwege de afmetingenclassificatie, terwijl de Amstel een CEMT III-vaarweg is (70 meter bij 7,2 meter).

Verder is het punt gemaakt dat recreatievaart in het plan prioriteit krijgt boven beroepsvaart. De formulering dat “beroepsvaart kan meeliften zolang dit geen

onredelijke hinder oplevert” wekt de indruk dat beroepsvaart slechts wordt geëerd.

### Bezwaren vanuit de sector

Vanuit de aanwezigen zijn diverse zorgen uitgesproken. Zo is gevraagd wat de gevolgen zullen zijn voor de bedientijden van bruggen en sluisen en voor de informatievoorziening en scheepvaartberichten. Ook is de vraag gesteld of vaarwegbeheerders hierdoor gemakkelijker vaarwegen kunnen stremmen voor bijvoorbeeld recreatief gebruik zoals roeien, zwemmen of andere evenementen.

Daarnaast is gewezen op de tegenstrijdigheid met het landelijke beleid rondom ‘modal shift’. Concreet is benoemd dat via onder meer Woerdense Verlaat wekelijks 20 tot 35 vrachtwagens van de weg worden gehaald, voor Diemen circa 80 en voor Hillegom zelfs circa 140 vrachtwagens per week.

### Ervaringen met de provincie als vaarwegbeheerder

Ten aanzien van de provincie als vaarwegbeheerder zijn zowel positieve als kritische punten genoemd. Positief zijn de goed functionerende bedientime en de gemotiveerde medewerkers, evenals de over het algemeen prettige communicatie bij vragen en meldingen.

Tegelijkertijd zijn er knelpunten. Zo is de maximumsnelheid van 6 km/u technisch moeilijk handhaafbaar, omdat lege schepen of passagiersschepen bij het inschakelen van de aandrijving al snel boven de 8 km/u uitkomen, zonder dat dit tot scha-

delijke zuiging leidt. Daarnaast zijn meerpalen bij bruggen en sluisen beschadigd en onveilig. Ook komt het voor dat er onvoorzien oponthoud ontstaat doordat scheepvaartberichten niet tijdig worden opgesteld of verspreid.

### Stremmingen en bereikbaarheid

De problematiek rondom stremmingen is nadrukkelijk aan de orde gekomen. Zo werd aangegeven dat, na stremmingen van de Amstel, de Cruquius en de Nieuwemeersluis, nu ook Leimuiden gedurende een maand onbruikbaar wordt voor de scheepvaart.

Bij de aankondiging van de stremming in Ouderkerk was toegezegd dat alternatieve routes beschikbaar zouden blijven, maar hier komt op deze manier niets van terecht. Dit leidt tot het beeld van een vaarwegbeheerder die vaarwegen niet alleen beheert, maar feitelijk ook blokkeert. Het gevolg is een gebrek aan vervoerszekerheid.

### Reactie van de provincie

Jeroen Olthof nam het voortouw om toe te lichten dat het Kernnet recreatievaart volgens de provincie niet nadelig is voor de beroepsvaart. Na een uitgebreide uitwisseling van argumenten en standpunten is door de provincie besloten het eerder genoemde citaat uit het actieplan te verwijderen, om toekomstige verwarring en mogelijke benadeling van de beroepsvaart te voorkomen.

De heer Olthof was onder de indruk van de vele belanghebbenden en bedrijvigheid in het vaargebied van de Amstel en

de Weespertrekvaart. Hij heeft gezegd het initiatief te gaan nemen om te onderzoeken of vervoer over water in deze regio geïntensiveerd kan worden.

Er kwamen plannen op tafel voor een vervoershub of overslagplaatsen in de buurt van Uithoorn. Ook werden er door de heer Olthof voorbeelden genoemd van kleinere duwbakken met elektrische boten zoals op de Zaan. We hebben van hem de toezegging dat hij hierop terugkomt. Dit met de vraag van hem of aanwezigen hier tijd en energie in willen steken. Hij opperde zelf het plan om toekomstige bijeenkomsten in de avonden te houden zodat bedrijfsactiviteiten niet worden gehinderd.

### Blijvende knelpunten

Ook kwamen de vele langdurige stremmingen in de provincie Noord-Holland ter sprake. Er is ons wederom gezegd dat we nu met het probleem zitten van het bereiken van de technische levensduur van verschillende kunstwerken. Er wordt hard gewerkt en veel geïnvesteerd om nieuwe kunstwerken te bouwen, maar dit geeft wel hinder.

Er werd wederom direct toegegeven dat communicatie tussen verschillende vaarwegbeheerders niet goed verloopt, dit ondanks alle overleggen die er gezamenlijk worden georganiseerd. Hierdoor vallen stremmingen samen die de hele situatie nog vervelender maken. De provincie voelt zich hier zichtbaar verantwoordelijk voor, maar zegt niets aan de situatie te kunnen veranderen.

(Jurjen Zon)

## IJsselmeergebied

### Rijkswaterstaat Gebruikersoverleg Lelystad

(IJsselmeergebied, Randmeren en Zwarte Meer)

### Financiële realiteit domineert overleg

Tijdens het gebruikersoverleg van Rijkswaterstaat in Lelystad op 19 maart jl. werd al snel duidelijk dat de omstandigheden waarin deze organisatie momenteel opereert, verre van rooskleurig zijn. Waar dergelijke overleggen doorgaans draaien om planning, afstemming en verbetering van de vaarweginfrastructuur, werd deze bijeenkomst in belangrijke mate gedomineerd door één allesoverheersend thema: geldgebrek.

Na een korte voorstelronde, waaruit opnieuw bleek hoe breed het overleg is samengesteld met vertegenwoordigers uit uiteenlopende belangenorganisaties, volgden de gebruikelijke mededelingen. Daarbij werd zonder omwegen duidelijk gemaakt dat het beschikbare budget voor dit jaar inmiddels volledig is uitgeput. Lopende projecten worden nog afgerond,

maar alles wat zich nog in de voorfase bevindt, ligt stil. Zelfs regulier onderhoud komt onder druk te staan. Binnen Rijkswaterstaat zelf leidt dit tot een sombere stemming: geplande projecten in het IJsselmeergebied, zoals werkzaamheden aan de Houtribbrug, het Krabbersgat en de Ketelbrug, zijn geschrapt of uitgesteld, en van uitbreiding van personeel is geen sprake meer.



### Praktijkknelpunten blijven bestaan

Tegen deze achtergrond werd het verslag van de vorige vergadering vastgesteld. Daarbij kwam onder meer de situatie rond de containerhaven van Lelystad aan bod. Vanuit de scheepvaart bestaat de wens om gebruik te kunnen maken van de noordelijke uitvaart, wat in veel gevallen tijd en brandstof zou besparen. De besluitvorming hierover ligt echter tussen provincie en Rijk, waarbij de voortgang stopt. Tegelijkertijd werd gewezen op een opmerkelijke tegenstelling: waar beroepsvaart te maken heeft met beperkingen, kan recreatieve visserij nog altijd vrij de haven invaren. Vanuit veiligheidsoogpunt is dit moeilijk uitlegbaar, en afgesproken is om hierover verder in overleg te treden.

Ook enkele praktische knelpunten passeerden de revue. Zo zal het wegbaggeren van een richel in de Randmeren worden opgepakt, waarbij direct gekeken wordt naar een nuttige herbestemming van het vrijkomende materiaal. Daarnaast wordt het vraagstuk van gemengd ligplaats nemen met kegelschepen en niet-kegelschepen nader onderzocht.

### Natuurwetgeving en gebruiksruimte

Een uitgebreide presentatie over Natura 2000-gebieden in het IJsselmeergebied onderstreepte de toenemende invloed van natuurwetgeving op het gebruik van vaarwegen. Deze informatie is door Rijkswaterstaat beschikbaar gesteld via de eigen website. Hiervoor kunt u de QR-code scannen:



Of typ: <https://rwsnatura2000.nl/gebieden/ijsselmeergebied/ijsselmeergebied/-/default.aspx>

Vanuit de sector werd onder meer aandacht gevraagd voor de situatie bij de autosteiger in Kornwerd. De kade blijkt regelmatig bezet met materialen. Vanaf de autosteiger invoegen op de weg over de dijk is een hachelijke onderneming en inmiddels valt het hele complex onder cybersecurity.

Een ander punt van aandacht is de overlast die wordt ervaren door de beroepsvaart bij het baggeren van de geulen. Regelmatig worden hiervoor grote delen met werkbetonning afgebakend waardoor scheepvaart vaak om het betreffende ge-

bied heen moet. Zeker in periodes met wind kan dit nogal eens nadelig uitpakken in verband met de golfrichting.

### Onderhoud en stremmingen: Ramspol

Een ander omvangrijk onderwerp betrof het onderhoud aan de balgstuw bij Ramspol. De technische ingreep is aanzienlijk: Tachtig rollen met 160 bijbehorende lagers dienen te worden vervangen. Stuk voor stuk zullen de balgen aangepakt worden. Hiervoor worden de balgen om beurten “opgeblazen” waarna men via een luchtsluis de desbetreffende balg kan betreden om het voorgenomen onderhoud te kunnen plegen. Hiervoor zijn een aantal stremmingen voor de scheepvaart noodzakelijk. Om de scheepvaart tegemoet te komen zal de Spooldersluis 24/7 bedient worden ten tijde van de stemmingen op het Ramsdiep. Als ASV doen wij het verzoek om lege vrachtschepen via de Ramsgeul te laten varen zodat de omweg via Zwolle hiervoor niet nodig zal zijn.

### Recreatie versus veiligheid

Enige tijd geleden werd het verkeersbesluit genomen om het eilandje “de Kreupel” te sluiten voor alle recreatie. Het benodigde onderhoud weegt niet op tegen het minimale gebruik van de aanwezige faciliteiten. Er wordt gevraagd of er een uitzondering gemaakt kan worden voor langeafstandskanoërs zodat die het eiland als tussenstop kunnen gebruiken. Hierop wordt vanuit Rijkswaterstaat aangegeven dat men bang is dat er alsnog misbruik van gemaakt gaat worden en dat mensen er bijvoorbeeld zullen gaan kamperen. Dit is geenszins de bedoeling omdat door het staken van het onderhoud, het veilige gebruik van de nog aanwezige faciliteiten niet meer gegarandeerd kan worden.

Een ander voorstel behelst een doorsteek in de scheidingsdam tussen het Ramsdiep en de Ramsgeul, juist ten westen van de balgstuw. Met deze voorziening zou de hoge pleziervaart slechts kort het vaarwater hoeven te delen met de beroepsvaart om bij de val in de Ramspolbrug te kun-

nen komen. Dit wordt van de hand gewezen vanwege de mogelijkheid op veranderlijke stromingen in tijden van hoge waterafvoer. Door gebrek aan budget is dit inmiddels sowieso een “no go” evenals de gewenste verbeterde invaart van Schokkerhaven.

### Grote opgaven: Houtribcomplex

Twee sluizen, twee bruggen, zes spuilsuizen, één bedientoren, een vispassage..... Zoals met zoveel infrastructuur in Nederland, betreft het hier naoorlogse kunstwerken die langzaam het einde van hun levensduur naderen. Ook hier is volop onderhoud en renovatiewerk nodig om het complex aan de behoeften van de huidige tijd te laten voldoen. Een volgorde van aanpak moet nog worden vastgesteld waarbij er nog naar een oplossing voor het wegverkeer gezocht moet worden. Immers ligt er over elke sluis maar één beweegbaar brugdek. Inmiddels wordt er al wel samen met de aannemer naar het project gekeken. Voor de zomer zal er een verzoek om budget ingediend gaan worden.

### Conclusie: knelpunten bekend, middelen ontbreken

In de verdere agendapunten kwam een mix van eerder besproken onderwerpen en thema's rond recreatie en natuur opnieuw voorbij. Steeds weer bleek het gebrek aan financiële middelen de beperkende factor.

Tijdens de rondvraag heeft de ASV aangegeven het structurele tekort aan budget nadrukkelijk onder de aandacht van de politiek te zullen brengen. Want hoewel veel knelpunten bekend zijn en oplossingen vaak voorhanden lijken, ontbreekt het momenteel simpelweg aan de middelen om deze ook daadwerkelijk uit te voeren. De volgende vergadering staat gepland op donderdag 17 september 2026, wederom in Lelystad.

*(Paul Markusse en Jacco de Beijer)*



# Haringvlietbrug

## Overleg Haringvlietbrug (nautische sector)

### Doel en opzet van het overleg

Tijdens dit overleg werden wij door Rijkswaterstaat bijgepraat over de stand van zaken rondom de Haringvlietbrug en de plannen voor de komende jaren. Het doel van de bijeenkomst was om de nautische sector te informeren, maar ook om signalen uit de praktijk op te halen, zodat deze meegenomen kunnen worden in het verdere proces.

Na een korte kennismaking volgde een toelichting op het project. Het beweegbare deel van de Haringvlietbrug is in 2023 al vervangen. De huidige werkzaamheden richten zich op de vaste delen van de brug, die vanwege vermoeiings- en sterkteproblemen op termijn vervangen moeten worden.

### Stand van zaken en planning

Op dit moment worden er herstelwerkzaamheden uitgevoerd om de brug veilig te houden. De verwachting is dat de brug nog tot ongeveer 2031/2032 in stand kan worden gehouden. Daarna zullen er waarschijnlijk maatregelen nodig zijn, zoals gewichts- en snelheidsbeperkingen. Tijdens de uiteindelijke vervanging moet rekening worden gehouden met een volledige afsluiting van 6 tot 12 maanden.

Men staat nog aan het begin van de planfase. In een eerdere verkenning zijn al verschillende varianten bekeken. De voorkeur gaat uit naar het vernieuwen van de brug op de bestaande pijlers. Hoe de uitvoering precies zal plaatsvinden, bijvoorbeeld het terugplaatsen van brugdelen, is nog onderwerp van onderzoek.

### Inbreng vanuit de sector

Vanuit de aanwezige partijen werden diverse aandachtspunten en zorgen ingebracht.

Zo gaf de vertegenwoordiger van de chartervaart aan dat het wenselijk is dat de klep van de brug tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk open blijft, zodat hoge scheepvaart kan blijven passeren. Daarbij werd ook het belang van duidelijke en tijdige communicatie benadrukt. Schepen moeten soms 4 tot 5 uur omvaren, wat flinke gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering. Rijkswaterstaat gaf aan dat dit soort zaken in de planfase nader onderzocht worden en dat de communicatie via de gebruikelijke kanalen zal verlopen.



Vanuit de scheepsbouw werd aandacht gevraagd voor de afstemming met de Goereese Sluis. Gelijktijdige stremmingen moeten voorkomen worden, omdat niet alle schepen kunnen omvaren via alternatieve routes. Ook werd aangegeven dat de planning van werkzaamheden ruim van tevoren bekend moet zijn, omdat men in de sector vaak 1,5 tot 2 jaar vooruit plant.

Vanuit onze kant is aangegeven dat het wenselijk is dat er tijdens de werkzaamheden aan het vaste deel minimaal twee doorvaartopeningen beschikbaar blijven voor de binnenvaart, met voldoende diepgang. Dit werd door meerdere partijen ondersteund en zal verder worden onderzocht.

Ook is de vraag gesteld wat de oorzaak is van de huidige schade aan de brug. Daarbij werd toegelicht dat vooral de hoeveelheid verkeer en de trillingen die dit veroorzaakt een belangrijke rol spelen. Het gewicht van het verkeer speelt mee, maar is niet de enige factor.

Verder kwam naar voren dat er momenteel nog geen uitvoeringsbudget beschikbaar is voor dit project. Dit hangt samen met bredere financiële tekorten voor onderhoud en vervanging van bruggen, sluisen en tunnels.

Vanuit de sector werd daarnaast het be-

lang benadrukt van tussentijdse openingen voor de hoge scheepvaart tijdens de uitvoering. Ook werd de wens uitgesproken om, waar mogelijk, de doorvaarthoogte van de brug in de nieuwe situatie te vergroten. Rijkswaterstaat gaf aan te onderzoeken of optimalisatie op dit punt mogelijk is, maar dat men uitgaat van de bestaande pijlers.

### Vervolg en acties

Tot slot zijn er nog enkele acties uitgezet, waaronder het aanleveren van aanvullende gegevens door de scheepswerven over het gebruik van de brug en het delen van de presentatie en het verslag met de deelnemers.

Al met al een overleg waarin duidelijk werd dat er nog veel onderzocht moet worden, maar waarin ook vanuit de praktijk de nodige aandachtspunten zijn meegegeven voor het vervolgetraject.

### ASV

Wij zullen dit dossier nauwgezet blijven volgen. Met name de bereikbaarheid tijdens de uitvoering en de praktische invulling van de doorvaartmogelijkheden zijn voor de binnenvaart van groot belang. Daarbij blijft het essentieel dat de praktijkervaring van schippers tijdig en serieus wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.

(Paul Markusse, denktanklid)

# Maascorridor

## Gebruikersbijeenkomst Maascorridor 07.04.2026

De uitvoerende organisatie van de Rijksoverheid, en in ons geval is dat meestal Rijkswaterstaat, nodigt nog steeds mensen uit die belanghebbende zijn bij de vaarwegen. En als het over de Maascorridor gaat, dan wordt er stilgestaan bij een groot aantal rivieren en kanalen in Zuidoost-Nederland. Het was op dinsdag 7 april 2026 in Cuijk het eerste overleg na de start van het minderheidskabinet-Jetten op 23 februari en een van de agendapunten betrof budgetperikelen. Soms is het net of er een slechtweergesprek gaande is.

Er zijn grote tekorten bij Beheer en Onderhoud en dat houdt onherroepelijk in dat het prioriteitenlijstje kleiner wordt en de lijst met achterstallig onderhoud en vernieuwing groter wordt. Niet verrassend is dat dit geldt voor zowel de droge als de natte infrastructuur. Voor 15 april moet er een inventarisatie zijn van de onderdelen die op korte termijn een groot risico lopen uit te vallen. Ook de huidige contracten en werkzaamheden worden tegen het licht gehouden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal dan, in overleg met de Tweede Kamer en regionale bestuurders, besluiten nemen. Daarover wordt in de zomer van 2026 meer duidelijkheid verwacht.

De vraag is al eerder gesteld door vertegenwoordigers van de binnenvaartbranche: hoe kan vanuit de sector steun worden gegeven om het tij te keren? Het

versterken van de publieke opinie wordt genoemd, maar ook lobbywerk bij woordvoerders van politieke partijen op het dossier natte infrastructuur. Bij het commissiedebat van Infrastructuur en Waterstaat (19 maart 2026) was er maar één politicus die de binnenvaart noemde. Het zal zeker ook te maken hebben met de versnippering van het Nederlandse politieke landschap. Veel volksvertegenwoordigers hebben meer dossiers in hun pakket dan zij eigenlijk aankunnen.

### Wat gebeurt er bij de kunstwerken en wat staat er op het programma?

Sluis Bosscherveld bij Maastricht is al lange tijd buiten gebruik; er zijn grote tegenvallers en extra werkzaamheden nodig. De stremming kan mogelijk pas in december 2026 worden opgeheven. Een van de consequenties is dat werkzaamheden aan de Belgische sluis Lanaken en Neerharen mogelijk gaan samenvallen met de stremming bij de Zuid-Willemsvaart, omdat deze niet langer kunnen worden uitgesteld.

De geplande werkzaamheden aan de Zuidersluis van Panheel worden voor onbepaalde tijd uitgesteld.

Onlangs is gestart met het onderhoud van sluis 13 in de Zuid-Willemsvaart. Dat duurt twaalf weken en later in het jaar volgt sluis 11. Scheepvaart tussen Nederweert en Helmond is in 2026 24 weken niet mogelijk. De sluisen 15 en 16 gaan er ook uit, en dat is na elkaar.

Er zijn geen grote stremmingen gepland voor de sluisen in het Julianakanaal, het Lateraalkanaal, de Maas en het Maas-Waalkanaal. Echter blijven ook noodzakelijke herstelopdrachten liggen en dan is het afwachten wanneer er sprake is van uitval. Op 27 mei 2026 zal bij de sluisen van Weurt enkele uren de stroom worden afgeschakeld. De transitie naar nieuwe camera's ter plekke staat op pauze, wat niet van invloed hoeft te zijn op het schutproces van de sluisen.

Schippers en afstandsbediening zorgen voor verschillende ervaringen en dat heeft ook te maken met wisselende uitwerking van het protocol. Bediening op afstand is nog steeds mensenwerk en uiteraard afhankelijk van een goed en betrouwbaar overzicht op het werkgebied. Operators maken afwegingen en daardoor kan het zijn dat schutprocessen bijvoorbeeld niet op alle locaties hetzelfde zijn. Een voorbeeld is het inzetten van verkeersbegeleiders bij slagbomen bij de hefbruggen van de sluis van Weurt bij een incidentele brugopening, omdat bijvoorbeeld bij een stilstaande vrachtwagen of stadsbus een deel van het fietspad in de dode hoek ligt. Omdat langdurige stremmingen een jaar vooraf moeten worden gepubliceerd, werden de geplande onderhoudswerken van 2027 getoond. De sluisen 10 en 12 in de Zuid-Willemsvaart, drie bruggen in Tilburg over het Wilhelminakanaal, sluis IV bij Haghorst, sluis I bij Oosterhout en de Amertakbrug komen aan de beurt.

De sluisen Schijndel, Hintham en Empel staan voor 2029 op het programma. Mogelijk dat in dat jaar de vaarweg tussen de Maas en Veghel acht weken niet gebruikt kan worden.

Veel vaarweggebruikers en verladers denken bij een beschadigde sluisdeur aan vervanging binnen enkele maanden. In Cuijk werd een inkijk gegeven in hoe een en ander functioneert wanneer nieuwe sluisdeuren moeten worden geproduceerd. En als er geen reservedeur voorhanden is, gaat er veel tijd overheen voordat een deur met de juiste sterkte, de exacte afmetingen en een passende aansluiting in een sluis kan worden aangebracht. Een heel pakket aan eisen en een groot scala aan onderdelen, soms vervaardigd in het buitenland, zijn verbonden aan de realisatie.

Het volgende overleg zal plaatsvinden op 30 juni 2026.

(Henry Mooren)



# Rijkswaterstaat Enquête Langsdammen Waal

## Beleving van de Waal met Langsdammen (Tiel)

Beste schipper,

Rijkswaterstaat voert onderzoek uit naar de beleving van de langsdammen op de Waal. De langsdammen zijn dammen parallel aan de rivier en bevinden zich tegenover Tiel bij Wamel en Dreumel en bij Ophemert. We vinden het belangrijk om de ervaringen en meningen van schippers in beeld te brengen. Daarom nodigen we je uit om een korte enquête in te vullen. Het invullen kost ongeveer 5–10 minuten. Jouw ervaringen helpen ons om: de effecten van langsdammen op de scheepvaart beter te begrijpen; ontwikkelingen binnen Ruimte voor de Rivier 2.0 te on-

derbouwen; en om de eerdere signalen van scepisis uit een eerder onderzoek beter te duiden. Een langsdam scheidt de vaargeul van een naastgelegen geul. Een langsdam gaat bodemdaling van de rivier tegen en heeft waarde voor riviernatuur.

Je antwoorden blijven anoniem en worden uitsluitend gebruikt voor dit onderzoek. Invullen kan t/m 1 juni 2026. Alvast hartelijk dank voor je deelname. Met vriendelijke groet, projectteam Monitoring Langsdammen Tranche II Rijkswaterstaat ON.

Wanneer u dit formulier indient, worden uw gegevens, zoals naam en e-mailadres, niet automatisch verzameld, tenzij u het zelf opgeeft.

Scan hiervoor de volgende QR-code:



Of typ: [https://forms.microsoft.com/pages/responsepage.aspx?id=6jyErCt6xk-2fN5GcPiEP7Y9IhO\\_EnE5HvP9CU5Xn-HHIUQ1k4MFAzSFVJSjZEWjNVV1YzM-0VPUIZKQS4u&route=shorturl](https://forms.microsoft.com/pages/responsepage.aspx?id=6jyErCt6xk-2fN5GcPiEP7Y9IhO_EnE5HvP9CU5Xn-HHIUQ1k4MFAzSFVJSjZEWjNVV1YzM-0VPUIZKQS4u&route=shorturl)



## Sectorkanalen Rotterdam

Per 1 mei 2026 starten wij met de pilot supersector Rozenburg/Maassluis.

Deze tijdelijke werkwijze loopt tot 1 november 2026 en richt zich op het structureel koppelen van sector Maassluis aan sector Rozenburg tijdens de nachtelijke uren (dagelijks van 22:30 tot 06:30 uur) en gedurende het weekend (van vrijdag 22:30 uur tot maandag 06:30 uur).

Dit betekent dat beide sectoren tijdelijk als één gecombineerd werkgebied worden afgehandeld door één VTS-operator, waarbij de communicatie nog steeds plaatsvindt via de bekende en gebruikelijke VHF-kanalen.

Tijdens deze pilot is op de Verkeerscentrale de aangewezen VTS-operator nog steeds aanwezig, zodat ont koppeling op ieder moment kan plaatsvinden wanneer dit door de omstandigheden noodzakelijk wordt geacht.

Hiermee borgen wij een veilige en werkbare verkeersafhandeling binnen ons gebied.

## Strategisch Brancheoverleg

### Inleiding

Het Strategisch Brancheoverleg is een periodiek overleg tussen vertegenwoordigers uit de binnenvaartsector en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In dit overleg worden actuele knelpunten, ontwikkelingen in regelgeving en uitvoeringsvraagstukken besproken. Voor de ASV vormt dit een belangrijk moment om signalen uit de praktijk onder de aandacht te brengen en terug te koppelen wat er speelt binnen de sector.

Op 2 maart hadden we weer het Strategisch Brancheoverleg met ILT. Een groot deel van de vergadering is gesproken over de perikelen rondom de keuringen, met name wat betreft capaciteit en afhandeling.

Het algemene beeld bij ILT was dat de grootste problemen met betrekking tot de capaciteit wel voorbij waren. Dit omdat keurende instanties opgeschaald hebben in hun personele bezetting, waardoor het capaciteitsprobleem minder nijpend is. Het was daarom goed dat we van tevoren in de ledenapp een oproep hadden gedaan om te inventariseren welke problemen er nog altijd spelen. Daardoor konden we ILT een beeld geven van hoe het momenteel nog steeds ervaren wordt in het werkveld.

De rode draad vormden toch wel de keuringen omtrent de elektriciteitsschema's. Veel is hier al over gezegd en geschreven en op het moment van uitkomen van deze nieuwsbrief is er nog weinig veranderd. Meerdere schepen varen rond met een voorlopig CvO in afwachting van de goedkeuring van hun tekeningen. Een probleem dat hierbij komt kijken, is dat schepen die zone 2-wateren bevaren hun certificaat daarvoor alleen krijgen op basis van een definitief CvO en daardoor inkomsten mislopen, doordat hun vaargebied nu beperkt is.

Verbazend was het om te horen dat men terughoudend is om meer experts op te leiden die elektriciteitsschema's mogen keuren. Dit schijnt een kostbare aangelegenheid te zijn. Hierop gaven wij aan dat dit niet het probleem van de schipper mag zijn. Wellicht is deze terughoudendheid te wijten aan de tijdelijkheid van dit probleem. Dit omdat we nu in een piek zit-

ten van het aantal schepen dat elektriciteitsschema's moet laten maken en dat dit binnen een paar jaar afgerond is, waardoor er op dat gebied straks weinig meer te keuren valt, behoudens een paar aanpassingen wanneer men bijvoorbeeld iets vernieuwt.

Nog een probleem met betrekking tot de capaciteit is dat, als de planning met de werf uitloopt, er vaak problemen ontstaan in de agenda van de keurende instanties vanwege de beperkte beschikbaarheid van experts. Samenvattend zouden we kunnen concluderen dat er twee werkelijkheden zijn, waarbij in de ene werkelijkheid het idee leeft dat de grootste problemen voorbij zijn en in de andere deze nog steeds in grote mate ervaren worden. Een ander punt dat aan de orde kwam, was het dossier scheepsmetingen. Ook hierin is er een grote achterstand. Deze metingen doet ILT zelf. Maar gezien de nieuwe ARBO-regels mogen scheepsmeters niet meer alleen hun werk doen en moeten ze met twee mensen zijn. Aangezien ILT er drie in dienst heeft, is het rekensommetje snel gemaakt wat betreft de capaciteit. Gelukkig kon men melden dat men bezig is een vierde persoon te werven.

Als ASV hebben we voorgesteld om bij de inbouw van een nieuwe motor, waarbij het gewicht nagenoeg gelijk is gebleven, dit te laten aanpassen in de meetbrief zonder dat het schip opnieuw gemeten hoeft te worden. Ook hebben we vragen gesteld waarom de middelste ijk 4 centimeter onder de bovenkant van het dek moet

staan. Het gaat tenslotte om de hoogte van de eerste instroomopening boven de waterlijn. Onduidelijkheid bestaat ook nog steeds over het wel of niet kunnen laten verlengen van de meetbrief in het buitenland. Volgens ILT is dit nog steeds mogelijk, maar wellicht heeft de terughoudendheid van andere landen ook te maken met de capaciteit aldaar.

Vanuit de LVBHB kwam de vraag waarom de keuringstermijn van grote pleziervaartuigen en drijvende werkvaartuigen niet verlengd is van 7 naar 10 jaar en waarom dat niet met de betreffende branche is besproken. Hierop werd aangegeven dat een derde van die vloot niet of onvoldoende onderhouden dan wel veilig zou zijn. De keurende instanties gaven aan dat er voldoende capaciteit is om de circa 2700 vaartuigen die het betreft te kunnen keuren. Dit staat echter haaks op het gegeven dat er nog altijd krapte is in het aantal experts.

Tot slot werd er nog gereageerd op vragen uit het vorige overleg met betrekking tot de werkvergunningen van buitenlands personeel en de gesignaleerde problematiek aangaande alcohol en drugs in de binnenvaart. Voor wat betreft het laatste zit men hier in samenwerking met de politie bovenop. De werkvergunningen vallen onder de politie. ILT gaf en passant nog aan dat hun tarieven ook weer omhoog gaan. We betalen tenslotte nog niet genoeg.

*(Johan Sipsma en Machiel Smitsman)*



Het OTNB (Overleg Techniek Nautiek Binnenvaart) is een periodiek overleg waarin technische voorschriften voor de binnenvaart worden besproken door vertegenwoordigers uit de sector, keuringsinstanties en overheden. Hier worden onder meer wijzigingen in de ES-TRIN-regelgeving voorbereid en praktijkknelpunten besproken. De ASV neemt actief deel aan dit overleg om de stem van de binnenvaartondernemer te laten horen en om te waken voor regelgeving die in de praktijk niet uitvoerbaar is.

Op 25 februari was er weer het overleg OTNB techniek. Een veelheid aan onderwerpen met betrekking tot technische voorschriften kwam weer naar voren in dit overleg. De ASV is altijd aangesloten bij deze overleggen. Eén van de op het moment belangrijkste onderwerpen op deze overleggen is de voortgang op het dossier van de overgangsbepalingen.

Een ander actueel onderwerp is de eisen die gesteld worden aan de trackpilot. Deze is al een aantal jaar ingeburgerd in de binnenvaart, maar gezien een aantal ongevallen acht men het in internationaal verband toch wenselijk dat hier regelgeving voor komt. Te denken valt aan alarmering met betrekking tot aanwezigheidscontrole, maar ook dat de trackpilot niet ingeschakeld kan worden binnen een bepaalde afstand van een sluis.

Dan was er ook gesprek over het fenomeen deskundige en erkend deskundige (bedrijven). Deze discussie ging vooral over wanneer een deskundige dan wel erkend deskundige vereist zijn. Hierin is er binnen de verschillende lidstaten verschil van mening. Zeker als het om veiligheidskritische zaken gaat. Nu kan in een aantal gevallen een deskundige ook de schipper zelf zijn. Maar de vraag ligt voor of dat wenselijk is in bepaalde gevallen. Dit in het kader van de spreekwoordelijke slaager en het vlees.

Maar zoals gezegd is voor de ASV op het moment het dossier van de overgangsbepalingen het belangrijkste. Er ligt nu voorstel met oplossingsrichtingen voor 24 overgangsbepalingen waar dit jaar definitief een besluit over komt. Onderstaand vindt u een beknopte weergave van de 24 bepalingen met hun voorgestelde oplossingsrichtingen. De artikelen van het ES-TRIN zijn erbij vermeld zo dat u één en ander uitgebreider kunt nakijken. De op-

lossingsrichtingen heeft men gebaseerd op een zevental dossiers van schepen waarvoor men aanvankelijk een hardheidsclausule in wilde dienen.

- **Bepaling 1: ES-TRIN 15.02 3e lid positie vloer verblijf voorschip.** Voorstel oplossingsrichting 55 meter of minder: voorzien in een bepaling zonder einddatum. Tijdens de vaart mag zich niemand in het verblijf bevinden.
- **Bepaling 2: ES-TRIN 3.03 1e lid aanvaringsschot.** Voorstel oplossingsrichting t/m 86 meter: voorzien in een bepaling zonder einddatum onder voorwaarden.
- **Bepaling 3: ES-TRIN 3.03 7e lid ankerhaken.** Voorstel oplossingsrichting t/m 86 meter: voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen die voor 2001 in de vaart zijn gebracht.
- **Bepaling 4: ES-TRIN 3.03 1e lid onderdeel b en 2e lid achterpiekschot.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen t/m 55 meter en voor 1976 in de vaart gebracht: voorzien in een bepaling zonder einddatum.
- **Bepaling 5: ES-TRIN 3.04 6e lid uitgangen machinekamers.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen: een algemeen geldende uitzondering is niet wenselijk en beoordeling per geval (hardheidsclausule).
- **Bepaling 6: ES-TRIN 5.06 1e lid minimumsnelheid.** Voorstel oplossingsrichting t/m 55 meter voor 1996 in de vaart gebracht: voorzien in een bepaling zonder einddatum onder voorwaarde dat het schip gesleept kan worden en een vermelding in het scheepscertificaat.
- **Bepaling 7: ES-TRIN 8.05 3e lid brandstoftanks achter achterpiekschot.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Bij schepen zonder achterpiekschot wordt de positie bepaald t.o.v. de theoretische positie van het achterpiekschot. Voor schepen die niet voldoen aan deze theoretische positie moet een aanvraag voor toepassing van de hardheidsclausule ingediend worden.
- **Bepaling 8: ES-TRIN 8.06 3e lid smeeroletanks voor aanvaringsschot.** Algemeen geldende uitzondering niet wenselijk. Beoordeling per geval (hardheidsclausule).
- **Bepaling 9: ES-TRIN 10.20 testvoorwaarden elektronische installaties.** Algemeen geldende uitzondering niet wenselijk. Beoordeling per

geval (hardheidsclausule).

- **Bepaling 10: ES-TRIN 10.21 elektromagnetische compatibiliteit.** Idem als voorgaande.
- **Bepaling 11: ES-TRIN 14.05 1e lid toegang tot werkplekken.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen t/m 86 meter voor 1995 in de vaart gebracht: voorzien in een bepaling zonder einddatum.
- **Bepaling 12: ES-TRIN 14.05 trappen bij permanent bezette werkplekken.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Algemeen geldende uitzondering niet wenselijk. Beoordeling per geval (hardheidsclausule).
- **Bepaling 13: ES-TRIN 14.07 1e lid klimvoorzieningen.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 86 meter voor 1995 in de vaart gebracht, onder voorwaarde van aanwezigheid van een deugdelijke klimvoorziening, antislipplaten op de treden en trappen met meer dan drie treden voorzien van een leuning.
- **Bepaling 14: ES-TRIN 15.02 4e lid tweede uitgang/nooduitgang in woon- en slaapruidten.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 86 meter voor 1995 in de vaart gebracht, onder voorwaarde van aanwezigheid van een rookdetector in de woonruimte en een brandblusapparaat of vluchtmasker met filter in de slaapruidten zonder vluchtweg.
- **Bepaling 15: ES-TRIN 15.02 6e lid stahoogte in verblijven.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 86 meter voor 1995 in de vaart gebracht. Nog discussie over datum: 1995 of 2009.
- **Bepaling 16: ES-TRIN 15.02 8e lid vloerooppervlak in woonruimten.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Uit een analyse blijkt dat schepen t/m 86 meter geen knelpunten ervaren en wordt een algemeen geldende maatregel niet noodzakelijk geacht.
- **Bepaling 17: ES-TRIN 15.02 9e lid inhoud woon- en slaapruidten.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 55 meter voor 1995 in de vaart gebracht.

- **Bepaling 18: ES-TRIN 15.02 10e lid luchtvolume per persoon.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 55 meter voor 1995 in de vaart gebracht, onder voorwaarde van voldoende ventilatie.
- **Bepaling 19: ES-TRIN 15.02 11e lid afmetingen van deuropeningen.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 86 meter voor 1995 in de vaart gebracht, onder voorwaarde dat de bovendorpel in een contrasterende kleur wordt geleverd.
- **Bepaling 20: ES-TRIN 15.02 12e lid diepte treden en breedte van trappen.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 55 meter voor 1995 in de vaart gebracht, onder voorwaarde van aanwezigheid of aanbrengen van antislip en een handgreep. Nog onduidelijkheid over datum: 1995 of 2009.
- **Bepaling 21: ES-TRIN 15.03 2e lid sanitaire voorzieningen.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 86 meter voor 1995 in de vaart gebracht. In het toilet een sticker of bord met pictogram/aanduiding van verplichting tot handen wassen. Nog onduidelijkheid over datum: 1995 of 2009.
- **Bepaling 22: ES-TRIN 15.07 1e lid, tweede zin, afmetingen van bedden.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepa-

ling zonder einddatum voor schepen t/m 55 meter voor 1995 in de vaart gebracht. Nog onduidelijkheid over datum: 1995 of 2009.

- **Bepaling 23: ES-TRIN 3.04 2e lid brandstof- of smeerolietanks die een begrenzingsvlak hebben met een verblijf.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 86 meter voor 1976 in de vaart gebracht, onder voorwaarde van een inspectie van de tank op gasdichtheid. Voor schepen buiten de Rijn, voor 1985 in de vaart gebracht, blijft de huidige bepaling N.V.O. gelden.
- **Bepaling 24: ES-TRIN 21.01 2e lid speciale lieren of gelijkwaardige inrichtingen voor het spannen van kabels op voor het duwen geschikte vaartuigen.** Voorstel met risicobeperkende maatregelen. Voorzien in een bepaling zonder einddatum voor schepen t/m 55 meter voor 1995 in de vaart gebracht, onder voorwaarde dat het schip alleen geschikt is om andere schepen te duwen die op het achterschip uitgerust zijn met de vereiste lieren om een hechte verbinding mogelijk te maken overeenkomstig artikel 21.01. Deze voorwaarde dient vermeld te zijn in het CVO of uniecertificaat.

Bovenstaande bepalingen zijn voornamelijk gebaseerd op de criteria technisch moeilijk uitvoerbaar en onevenredig hoge kosten of een combinatie van die beide. Het blijft daarbij altijd mogelijk om in individuele gevallen waarin niet is voorzien,

een hardheidsclausule aanvraag te doen.

Een laatste onderwerp tussen alle onderwerpen wat we nog willen noemen is dat men in internationaal verband een gestandaardiseerde methodiek aan het ontwikkelen is voor het meten van emissies. Dit in verband met een eventueel toekomstig labelsysteem. Wat belangrijk is om te noemen is dat het systeem vooralsnog op basis van vrijwilligheid is voor wat betreft de deelname van de binnenvaartondernemer. Kritische kanttekening is wel dat veel verplichtte zaken in het verleden op basis van vrijwilligheid in het leven geroepen zijn. We zullen deze ontwikkeling daarom ook nauwgezet blijven volgen.

(Machiel Smitsman)

Voor de volledige tekst van de ES-TRIN-voorschriften verwijzen wij u naar de website van de CCR. Via de QR-code krijgt u direct toegang tot de meest actuele regelgeving.



Of typ:

[https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES\\_TRIN\\_2025\\_signed\\_nl.pdf](https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES_TRIN_2025_signed_nl.pdf)



# Connect4Shore

## Walstroom

### Bijeenkomst en doelstelling

Tijdens de bijeenkomst van Connect4Shore zijn schippers en betrokkenen uitgebreid geïnformeerd over de organisatie, de werking van het walstroomstelsel en de ervaringen vanuit de praktijk. De spreker opent de sessie en heet de aanwezigen welkom. Hij geeft aan dat veel deelnemers de organisatie al kennen via telefonisch contact, maar dat dit voor velen de eerste kennismaking op locatie is. Het doel van de bijeenkomst is zowel kennismaking als het ophalen van eerlijke, praktijkgerichte feedback, met als doel de dienstverlening verder te verbeteren.

### Opzet van het programma

Na de opening wordt het programma toegelicht. De groep wordt opgesplitst in twee delen, waarbij één groep zich richt op het gebruik van de app en de andere groep praktijkervaringen met de walstroomvoorzieningen bespreekt. Na een korte pauze worden de sessies gewisseld en vervolgens in kleinere groepen voortgezet voor verdere verdieping. Tijdens deze opzet wordt actief input opgehaald vanuit de gebruikerspraktijk.

### Organisatie en rolverdeling

Vervolgens wordt het team van Connect4Shore voorgesteld, bestaande uit medewerkers van support, operations, productontwikkeling en marketing. In de toelichting op de organisatie wordt geschetst dat Connect4Shore is ontstaan vanuit parkeeroplossingen en zich heeft ontwikkeld tot een dienstverlener binnen de havensector, met een focus op walstroom, verduurzaming en het efficiënter ondersteunen van schippers. De dienstverlening is gericht op het faciliteren van processen via digitale middelen.

Daarbij wordt nadrukkelijk ingegaan op de rolverdeling binnen het systeem. Connect4Shore is verantwoordelijk voor de app, de facturatie en de digitale aansturing van walstroomkasten, maar is geen eigenaar van de fysieke installaties en voert ook geen onderhoud uit. De kasten zijn eigendom van gemeenten, havenbedrijven of soms storingsbedrijven. Voor gebruikers lijkt het systeem één geheel, maar in werkelijkheid zijn meerdere partijen betrokken, waaronder de app-leverancier, kast-eigenaar, onderhoudspartij en het storingsbedrijf. Deze verdeling van

verantwoordelijkheden leidt in de praktijk regelmatig tot onduidelijkheid.

### Technische knelpunten en storingen

Tijdens de bijeenkomst wordt duidelijk dat de huidige problematiek grotendeels voortvloeit uit verouderde walstroomkasten die gekoppeld zijn aan moderne apps en systemen. In deze installaties bevinden zich vaak oudere componenten, zoals contactors, GSM-modems en verouderde firmware. Daarnaast komen vochtproblemen voor en ontbreekt in sommige gevallen de mogelijkheid om de kast op afstand uit te lezen. Hierdoor reageren kasten niet of onvoorspelbaar, wat leidt tot storingen die vaak pas zichtbaar worden nadat een schip is aangemeerd en aangesloten.

Het huidige proces rondom storingen wordt als inefficiënt ervaren. Wanneer een kast niet functioneert, neemt de schipper contact op met Connect4Shore. Deze melding wordt vervolgens doorgezet naar het betreffende storingsbedrijf. De responstijd van monteurs ligt vaak tussen de 48 en 72 uur, afhankelijk van contractuele afspraken. In de tussentijd ontvangt Connect4Shore regelmatig meerdere meldingen over dezelfde storing. Dit leidt tot herhaalproblemen zonder directe oplossing en vergroot de frustratie bij gebruikers. Connect4Shore houdt alle meldingen schriftelijk bij, zodat een compleet en aantoonbaar overzicht ontstaat en de opvolging en het inzicht in terugkerende problemen worden ondersteund richting betrokken partijen.

### Gevolgen voor de praktijk

Voor schippers heeft dit concrete gevolgen. Het aansluiten van walstroom is fysiek belastend en moet soms meerdere keren worden uitgevoerd. In sommige gevallen moeten schepen worden verplaatst wanneer een voorziening niet werkt. Tegelijkertijd wordt in bepaalde havens streng gecontroleerd op het gebruik van generatoren, onder andere door middel van temperatuurmetingen van uitlaten. Hierdoor ontstaat een spanningsveld wanneer walstroom niet beschikbaar is, maar het gebruik ervan wel wordt verwacht of gehandhaafd, met mogelijke sancties als gevolg. Dit wordt door gebruikers als een scheve situatie ervaren.

### Onderhoud en investeringen

Tijdens de sessie wordt tevens besproken dat het onderhoudsniveau van walstroomkasten niet altijd op het gewenste

niveau ligt. Dit hangt samen met de verantwoordelijkheid van havenbedrijven en hun terughoudendheid in het doen van investeringen. Hoewel er inmiddels nieuwe typen walstroomkasten beschikbaar zijn die aanzienlijk betrouwbaarder zijn en minder storingen vertonen, worden deze vanwege de hogere kosten nog niet op grote schaal toegepast.

### Ontwikkeling van nieuwe voorzieningen

Als onderdeel van de bijeenkomst presenteert Connect4Shore een door hen ontwikkelde demonstratiekast. Deze kast is robuuster uitgevoerd en ontworpen met het oog op betrouwbaarheid, gebruiksgemak en transparantie. De kast beschikt over automatische storingsdetectie en -registratie, meerdere aansluitmogelijkheden en een display waarop gebruikers direct hun energieverbruik kunnen aflezen. Dit biedt meer inzicht in het daadwerkelijke verbruik, wat bij de huidige afgesloten kasten vaak ontbreekt. Daarnaast is het mogelijk om via een drukknop een zekering of aardlek tot maximaal drie keer te resetten, zodat eenvoudige storingen sneller kunnen worden opgelost.

Ook wordt het belang van standaardisatie van aansluitingen benoemd, aangezien de huidige variatie (zoals 16A, 32A en 63A) kan leiden tot onduidelijkheid en onveilige situaties. Vanuit de praktijk wordt aanvullend geadviseerd om per aansluiting een eigen aardlekautomaat toe te passen en hogere waarden dan 30 milliampère te overwegen, vanwege lekstromen bij langere kabels en elektronische apparatuur aan boord.

### Gebruik van de app

Naast de fysieke voorzieningen wordt uitgebreid stilgestaan bij het gebruik van de app. Over het algemeen functioneert de app goed, met name wanneer de walstroomvoorzieningen werken. Tegelijkertijd blijkt dat niet alle functionaliteiten bij gebruikers bekend zijn. Tijdens de sessie worden diverse functies toegelicht die voor sommige aanwezigen nieuw zijn, zoals informatieve elementen en instellingen binnen de app. Er wordt aangegeven dat het toevoegen van meerdere schepen mogelijk is, maar dat dit afhankelijk is van de rol van de gebruiker (hoofdgebruiker), wat als een beperking wordt ervaren.

Verder komt naar voren dat het meldproces via de app en andere kanalen niet optimaal wordt benut. Schippers melden storingen niet altijd, mede omdat het proces als omslachtig wordt ervaren en het niet hun eigendom betreft. Connect4Shore erkent dat hier verbeteringen nodig zijn en onderzoekt mogelijkheden om het meldproces te vereenvoudigen en toegankelijker te maken.

### Toekomstige uitbreidingen

Ook worden mogelijke uitbreidingen van de app besproken. Zo wordt gekeken naar het invoeren van pushmeldingen, zodat gebruikers automatisch geïnformeerd worden wanneer een walstroomkast uitvalt. Daarnaast wordt gesproken over het inzichtelijk maken van de status van voorzieningen en het eventueel toepassen van filters op basis van locatie, type aansluiting of beschikbaarheid. Gebruikers geven aan dat dergelijke functies nuttig kunnen zijn, mits deze overzichtelijk blijven. Tegelijkertijd wordt opgemerkt dat schippers in de praktijk vaak niet vooraf in de app kijken, omdat zij bij aankomst met meerdere operationele handelingen bezig zijn en de keuzevrijheid in ligplaatsen beperkt is.

Een concreet aandachtspunt dat via de app zichtbaar wordt, is dat op bepaalde locaties, zoals Rotterdam, relatief veel storingen voorkomen. Dit wordt door aanwezigen herkend en bevestigd.

### Facturatie en kosten

Op het gebied van facturatie wordt toegelicht dat de kosten voor elektriciteit volledig naar de havenbedrijven gaan en dat Connect4Shore geen inkomsten uit het stroomverbruik haalt. De organisatie verzorgt de facturatie, maar bepaalt niet de tarieven. Vanuit de gebruikers wordt echter aangegeven dat er regelmatig afwijkingen worden ervaren, met name in plaatsen zoals Zaandam en Harlingen. Hierbij wordt gesproken over zogenaamde "spookfacturen". Vooral kleinere bedragen vallen minder snel op, waardoor fouten mogelijk onopgemerkt blijven. Wanneer fouten worden gemeld en erkend, duurt het volgens gebruikers vaak te lang voordat correcties en terugbetalingen plaatsvinden. Connect4Shore geeft aan dat facturen door meerdere medewerkers worden gecontroleerd en dat er extra aandacht komt voor het verbeteren en versnellen van dit proces, met name op locaties waar veel storingen voorkomen.

### Communicatie en bereikbaarheid

Communicatie wordt eveneens als belangrijk verbeterpunt benoemd. Zo wordt aangegeven dat terugbelverzoeken niet altijd worden nagekomen, wat leidt tot frustratie. Vanuit de groep is er een duidelijke wens dat gemaakte afspraken conse-

quent worden nagekomen. Connect4Shore erkent dit en geeft aan hier stappen in te willen zetten.

### Behoeftes aan walstroom per locatie

Tijdens de bijeenkomst wordt ook gekeken naar de behoefte aan walstroom op verschillende locaties. Deze blijkt sterk te variëren. Op sommige plekken, zoals de Merwedehaven, is minder behoefte omdat schepen daar bewust niet aansluiten, onder andere vanwege praktische bezwaren bij laden en lossen met kabels, zeker wanneer meerdere schepen naast elkaar liggen. Op andere locaties, zoals Schellingwoude en bij de sluis in Vreeswijk, is juist wel behoefte aan walstroom, mits het gebruik vrijwillig blijft. Daarnaast wordt specifiek genoemd dat op de Hermesgade in Harlingen walstroom wordt gemist.

### Registratie en opvolging van storingen

Vanuit de praktijk wordt tot slot geadviseerd om storingen niet alleen telefonisch te melden, maar ook schriftelijk bij de betreffende haven of gemeente. Hierdoor ontstaat een aantoonbaar overzicht van meldingen, wat kan bijdragen aan beter inzicht in de omvang van de problematiek en mogelijk kan leiden tot structurele verbeteringen. Connect4Shore geeft aan zelf ook een storingsregistratie te gaan bijhouden om meer inzicht en onderbouwing te

creëren richting betrokken partijen.

### Conclusie en afsluiting

De bijeenkomst bevestigt dat Connect4Shore zich bewust is van de bestaande knelpunten en de afhankelijkheid van externe partijen, met name havenbedrijven. Tegelijkertijd spreekt de organisatie de ambitie uit om de dienstverlening verder te verbeteren, met een focus op betrouwbaarheid, transparantie, gebruiksvriendelijkheid en betere afstemming met de praktijk.

De bijeenkomst wordt afgesloten met een dankwoord voor de openheid en betrokkenheid van de deelnemers. Aansluitend worden de deelnemers verdeeld in kleinere groepen voor verdere sessies, krijgen zij een rondleiding door het kantoor en de testfaciliteiten waar walstroomkasten worden ontwikkeld en getest, en ontvangen zij een klein presentje als blijk van waardering. Tevens wordt benoemd dat toekomstige bijeenkomsten mogelijk op andere momenten of locaties georganiseerd kunnen worden, zoals in de avond, in het weekend of tijdens maritieme evenementen, om deelname te vergroten.

(Jessica van den Akker)



# Frankrijk

## Canal Seine - Nord

Onderzoeksproject, gedaan door “Reporterre”, een onafhankelijke groep van Franse onderzoeksjournalisten. Vertaling door J. Evens, Algemeene Schippers Vereeniging, uit het Frans naar de Nederlandse taal.

### VERVOER.

#### Kanaal Seine-Nord: waarom het project aan een zijden draadje hangt:

De aanleg van een gigantisch kanaal in Noord-Frankrijk zou binnenkort wel eens kunnen worden stopgezet vanwege de kosten en het twijfelachtige nut ervan. Het hangt nu alleen nog af van de vastberadenheid van een handvol Noord-Franse politici.

Even gigantisch als nutteloos, het Seine-Nord-kanaal? De afgelopen weken heeft het faraonische waterwegproject, waarbij 74 miljoen m<sup>3</sup> grond in Noord-Frankrijk moet worden verplaatst, een spervuur van kritiek te verduren gekregen dat op middellange termijn het voortbestaan ervan bedreigt. Of het nu gaat om de ambtenaren van de Rekenkamer op donderdag 9 april, de zeer serieuze Raad voor Infrastructuur (COI) op 8 april, de Milieuautoriteit en het Secretariaat-generaal voor Investeringszaken eerder: vier instellingen hebben zojuist, weliswaar in gematigde bewoordingen, strenge bedenkingen geuit over dit nieuwe kanaal van 107 kilometer, dat parallel aan het huidige Canal du Nord moet worden gegraven.

De deskundigen van deze verschillende instanties zien twee belangrijke problemen: de “kostenoverschrijding” van het project, in de woorden van de Rekenkamer, en grote twijfels over het nut ervan. Zij sluiten zich daarmee aan bij de tegenstanders, die sinds 2023 en de eerste graafwerkzaamheden ten noorden van Compiègne (Oise) proberen de mobilisatie tegen het “megakanaal” aan te wakkeren.

Geen enkel rapport roept expliciet op tot het stopzetten van het project, maar ze wijzen allemaal op een steeds schrijnender wordende kloof tussen de kolossale financiële middelen die eraan zouden worden besteed en het gebrek aan overheidsmiddelen om de spoorlijnen en het bestaande rivierennet te redden.

#### 12 miljard euro

Het rapport van de COI, dat op woensdag 8 april uitlekte in het medium “Contexte”, werd met spanning verwacht. Het werd door de regering in opdracht gegeven na afloop van de conferentie over de financiering van het vervoer. De instelling moest elf spoorwegprojecten, twee rivierprojecten en vijf wegenprojecten onderzoeken voor een ‘waarheidsoperatie’ die het ministerie moest helpen bij het stellen van ‘prioriteiten’.

Er tekent zich een onhoudbare investeringsmuur af: als alle achttien projecten zouden worden voortgezet, zou dat “voor de staat gemiddeld twee keer zoveel uitgaven vergen als de uitgaven voor grote projecten in de afgelopen begrotingsperiodes”, schrijft de COI meteen.

Het Seine-Nord-kanaal stond duidelijk in het vizier, omdat het het grootste infrastructuurproject in Frankrijk, en zelfs in Europa, is, en omdat het duur is. De kosten zijn tussen 2005 en 2025 gestegen van 3,5 naar 7,35 miljard euro en zouden kunnen oplopen tot een totaal van 12 miljard, inclusief de rente op de lening die nodig is om de financiering rond te krijgen en de “aanverwante werken”, dat wil zeggen de noodzakelijke rivieraanpassingen stroomopwaarts en stroomafwaarts van het project, zodat grote binnenvaartschepen tot aan het kanaal kunnen varen.

Hoe valt een dergelijke uitgave te rechtvaardigen terwijl SNCF Infra enorme moeite heeft om de anderhalf miljard euro per jaar bijeen te brengen die nodig is voor het voortbestaan van het hoofdspoorwegennet?

Het COI sluit zich aan bij de bedenkingen van andere instellingen die zich onlangs over dit onderwerp hebben uitgelaten en geeft toe dat de leden “uiteenlopende meningen over het project” hebben. Hierbij moet worden opgemerkt dat er in het COI ook rechtse volksvertegenwoordigers uit het noorden zitten, die fervente voorstanders van het kanaal zijn. “De hoogste prioriteit”, schrijft de voorzitter, parlementslid David Valence, niettemin in de inleiding, “is om vanaf morgen meer middelen te besteden aan de bestaande vervoersinfrastructuur”.

Naast de prijs is er volgens deze rapporten nog een ander punt dat vandaag de dag ontbreekt: we weten nog steeds niet

helemaal wie de extra kosten gaat betalen. Het kanaal moet worden gefinancierd door de staat, de lokale overheden en Europa, maar volgens de Rekenkamer ontbreekt er 2,23 miljard, exclusief financieringskosten, om de betaling rond te krijgen.

Ook moet nog worden opgehelderd hoe de financiële “overbruggingslening” van het project, ter waarde van 2,25 miljard euro volgens het COI, zal worden terugbetaald. Een voorstel voor een koolstofbelasting voor vrachtwagens (Eurovignet) dat momenteel in de pijplijn zit, zou hiervoor kunnen worden ingezet. Maar deze Europese regeling wordt met spanning verwacht om andere vervoersgerelateerde projecten te financieren.

Noch de staat, die midden in een bezuinigingskuur zit, noch de gemeenten in Noord-Frankrijk lijken in staat om het geld op te brengen. De redding zou kunnen komen van Europa, dat juist van plan is de middelen die het aan vervoer besteedt te verhogen – deze zouden kunnen verdubbelen tot 51 miljard euro. Maar dit geld zal zeer begeerd zijn, aangezien de behoeften talrijk zijn.

#### „Een groot risico voor de staat“

Het zal overigens moeilijk zijn om de belastingen te verhogen in een context waarin de bereidheid van de Fransen om belastingen te betalen, zeker als deze het stempel “ecologisch” dragen, afneemt. Dit alles bevalt de Rekenkamer weinig: de “aanzienlijke [financiële] ontsparing houdt een groot risico in voor de staat, die mogelijk zal worden opgeroepen om de uiteindelijke financiering van het project te garanderen”.

Er moet snel een besluit worden genomen. De voorbereidende werkzaamheden voor het project zijn al begonnen en het jaar 2026 zou wel eens een point of no return kunnen zijn, omdat dan belangrijke aanbestedingen voor de bouwwerkzaamheden moeten worden uitgeschreven. Volgens het COI zou de ondertekening van deze contracten “de onomkeerbaarheid van de uitvoering van het project concretiseren”.

Het COI en de Rekenkamer vragen daarom om vanaf 2026 een “financieringsconferentie” over het Seine-Nord-kanaal te organiseren, waarbij de financiers bijeenkomen om deze financiële kwesties uit te

praten. Een principe dat onmiddellijk werd aanvaard door de opdrachtgever en de regio Nord, in hun schriftelijke reactie bij het rapport van de Rekenkamer. Zij rekenen op de Europese Commissie om het project te redden, gezien de neiging van de Franse regering om het stop te zetten.

#### **“Optimistische aannames” en “methodologische zwakheden”**

In deze context hebben de initiatiefnemers van het kanaal, net als al jaren, enorme moeite om te overtuigen van het vermogen van deze infrastructuur om een massale verschuiving van goederen van de weg naar de binnenvaart te bewerkstelligen.

De in 2015 door de opdrachtgever geactualiseerde studies zijn niet bijgewerkt om rekening te houden met de stagnatie van het totale goederenvervoer sinds 2008, noch met de vertraging van de economische groei, noch met de inflatie.

Ze zijn dus gebaseerd op “optimistische veronderstellingen over de groei van de totale vrachtvraag”, met “methodologische zwakke punten”, aldus een recent advies van het Secretariaat-generaal voor Investerings, dat in maart werd uitgebracht en door het COI in zijn rapport wordt aangehaald.

“De sociaal-economische studie is nooit aan een second opinion onderworpen”, voegt het COI toe, dat eist dat de opdrachtgever “zo snel mogelijk” de sociaal-economische balans van het project actualiseert, rekening houdend met de aanbevelingen van de Milieuautoriteit. De “aannames” dat het goederenvervoer van de weg naar de schepen zal verschuiven “moeten nog worden gegarandeerd door maatregelen (met name tolheffingen op snelwegen en waterwegen), die in overleg met de betrokken partijen moeten worden vastgesteld”, zegt ook de Rekenkamer bezorgd, waarmee zij het zeer onzekere karakter van de prognoses benadrukt.

#### **“Aanzienlijke gevolgen voor de biodiversiteit, bosgebieden en wetlands”**

De Milieuautoriteit heeft zich op 27 maart gebogen over een van de grote projecten in verband met het Seine-Nord-kanaal, namelijk de “aanpassing van de Oise aan de Europese normen”, aldus Mageo.

Om de maxibinnenvaartschepen te laten varen, moet de rivierbodembodem met graafmachines worden uitgebaggerd en moet de rivierbedding over een lengte van 42 kilometer worden aangepast om minder kronkelig te zijn.

Dit is een essentieel onderdeel van het rivierproject waarvan het Seine-Nord-kanaal het middelpunt vormt. Maar ook

hier is de financiering niet gegarandeerd en moet de “dwingende reden van groot openbaar belang” nog worden aangetoond. De milieutoriteit roept Voies Navigables de France op om haar aanpak, die “grote problemen” vertoont, “grondig te herzien”.

Daarbij komt nog dat het project “aanzienlijke gevolgen heeft voor de biodiversiteit, de bosgebieden en de wetlands, met een aanzienlijke hoeveelheid uitgegraven grond en een grote koolstofvoetafdruk”, schrijft de Rekenkamer.

In reactie op deze kritiek verdedigen de voorstanders argumenten die zijn gebaseerd op werkgelegenheid – volgens de opdrachtgever zullen gemiddeld 6.000 mensen aan het project werken –, de economische aantrekkelijkheid van de bediende regio’s, de decarbonisatie van het vervoer en een beleid van voldongen feiten.

“We zijn begonnen met het droogleggen van de Oise, de werkzaamheden vorderen. Het kanaal is nu volledig onomkeerbaar”, verklaarde Christophe Coulon, vicevoorzitter van de regionale raad van Hauts-de-France en bestuurder van de maatschappij van het kanaal Seine-Nord Europe, op 1 april aan onze collega’s van Contexte.

De voorzitter van de regio, Xavier Bertrand, is van plan om een “conflict” met de staat aan te gaan, dat wil zeggen de staat voor de rechter te dagen, aldus Contexte. De rechtse politicus wil de staat laten opdraaien voor de kosten van de “wijzigingen in de regelgeving” die de afgelopen twintig jaar zijn aangenomen, en voor de eerste raming van het project, die hij op 700 miljoen euro schat.

#### **Een mobilisatie die voortduurt:**

“Alle rapporten van hoge staatsfunctionarissen hebben geconcludeerd dat deze investering irrelevant is en alle politieke beslissingen die na publicatie van deze rapporten zijn genomen, hebben allemaal geleid tot de voortzetting van het project. Politici willen niet luisteren,” vertelde Yves Courtaux, een boer in de gemeente Ytres (Pas-de-Calais), wiens land door het kanaal in tweeën zal worden gesneden, aan Reporterre.

Hij is een van de gezichten van een burgermobilisatie die lijkt te wortelen en te groeien naarmate het project zichtbaarder wordt, en die aan de oorsprong ligt van tientallen openbare bijeenkomsten, een ambitieus werk van tegenexpertise en de oprichting van een steeds groter netwerk van organisaties.

Hun mobilisaties worden systematisch in

de gaten gehouden door een imposant gendarmerieapparaat, gefilmd vanuit de lucht met drones, met systematische identiteitscontroles van de deelnemers, zoals de tweehonderd deelnemers aan een bijeenkomst georganiseerd op 29 maart in Longueuil-Annel (Oise) opnieuw vaststelden.

#### **Een gigantisch project**

Het Seine-Nord Europakanaal is een waterweg met een gemiddelde breedte van 54 meter, die over een lengte van 107 kilometer tussen Compiègne in de Oise en Aubencheul-au-Bac in het noorden moet worden gegraven om grote eenheden (tot 185 meter lang en 11 meter breed) tussen het Parijse bekken en de havens in het noorden te laten passeren. Het project voorziet in de bouw van zes sluizen, waaronder de grootste van Europa, ongeveer zestig weg- en spoorbruggen en drie kanaalbruggen waarop schepen zullen varen, waaronder één van 1,3 kilometer lang over de Somme. Het bestrijkt in totaal 3.100 hectare land en voert volgens de Rekenkamer “de grootste actuele landbouw ruilverkaveling ooit in Frankrijk” uit. De scheepvaart op het huidige Canal du Nord zal twee jaar worden onderbroken om het werk uit te voeren.

#### **Aanvulling vanuit de praktijk**

Vanuit de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) volgen wij deze ontwikkelingen met belangstelling. Wij hebben ons in het verleden niet uitgesproken als tegenstander van het Seine-Nord-project als zodanig. Het feit dat er al een tweetal corridors zijn die qua capaciteit (ver) over hun grenzen functioneren, spreekt boekdelen over de noodzaak van een nieuw kanaal. Tegelijkertijd hebben wij herhaaldelijk onder de aandacht gebracht dat grootschalige nieuwe infrastructuur niet los kan worden gezien van het bestaande netwerk.

Juist de kleinere vaarwegen en kanalen vervullen een essentiële rol in het totale transportsysteem. Zij vormen in veel gevallen de aan- en afvoerroutes die noodzakelijk zijn om grotere verbindingen, zoals het Seine-Nord-kanaal, daadwerkelijk tot hun recht te laten komen. Het in stand houden en waar nodig verbeteren van deze fijnmazige infrastructuur blijft daarmee van groot belang.

Wij blijven er dan ook op wijzen dat investeringskeuzes in de binnenvaart niet alleen gericht moeten zijn op nieuwe projecten, maar ook op het behoud en de versterking van het bestaande netwerk als geheel. **Een eenzijdige focus op grootschalige projecten brengt het risico met zich mee dat juist de schakels die het systeem laten functioneren onder druk komen te staan.**

# Telematica

## NAVI-app

### Frans vaarweginformatie, nu zonder taalbarrière

#### Inleiding

De afgelopen weken ontvingen wij – net als veel van onze collega-schippers – een bericht van Voies Navigables de France (VNF), de beheerder van het Franse vaarwegennet. In deze mail werd aandacht gevraagd voor hun nieuwe applicatie NAVI.

Hoewel de inhoud voor de praktijk zeker relevant is, was de boodschap voor velen minder goed toegankelijk doordat de informatie uitsluitend in het Frans werd aangeboden. Niet iedere schipper is deze taal voldoende machtig, terwijl het hier juist gaat om hulpmiddelen die het varen op de Franse vaarwegen kunnen vereenvoudigen.

Om die reden hebben wij de belangrijkste informatie voor u verzameld en in het Nederlands op een rij gezet.

### NAVI – rivierinformatie binnen handbereik

Met de mobiele applicatie NAVI biedt VNF een hulpmiddel waarmee gebruikers actuele

informatie over de Franse vaarwegen kunnen raadplegen. De app geeft inzicht in navigatiecondities en de toestand van het vaarwegennet en is bedoeld voor zowel beroepsvaart als recreatievaart.

Gebruikers kunnen binnen de applicatie onder meer een navigatiemodus activeren of een route berekenen. Daarmee is de app opgezet als een praktische ondersteuning bij het plannen en uitvoeren van reizen over de binnenwateren.

### Belangrijkste functies

#### Actuele informatie

De applicatie geeft in realtime toegang tot onder meer berichten aan de scheepvaart, bedieningstijden van kunstwerken en informatie over stremmingen. Ook gegevens over ligplaatsen, stroming, doorvaarthoogtes en eventuele beperkingen – bijvoorbeeld bij hoogwater of getijden – zijn beschikbaar.

#### Geolocatie

Via een geïntegreerde geolocatiefunctie kan de gebruiker de eigen positie volgen. De informatie is zowel in lijstvorm als op een kaartweergave te bekijken, afhankelijk van de voorkeur van de gebruiker.

#### Offline gebruik

De app beschikt daarnaast over een offline modus, waardoor eerder geraadpleegde informatie ook zonder actieve internetverbinding beschikbaar blijft. Dit kan met name van belang zijn op trajecten waar de dekking beperkt is.

#### Ontwikkeling

VNF geeft aan dat de applicatie nog in ontwikkeling is. Op dit moment wordt gewerkt met een bètaversie waarin onder meer de navigatiemodus en routeberekening verder worden geïntegreerd en uitgebreid.

#### Afsluiting

De applicatie NAVI is gratis beschikbaar en kan worden gedownload via zowel de App Store als de Google Play Store. Daarbij is de app ook in de Nederlandse taal te gebruiken, wat de toegankelijkheid voor de binnenvaart vergroot.

Wij zijn benieuwd naar de ervaringen van schippers die inmiddels met deze applicatie werken.

*(Jacco de Beijer)*

## BICS-Portal

E-melden in beweging: BICS krijgt online portaal

De digitalisering van de binnenvaart zet onverminderd door. Waar schippers voorheen gebonden waren aan één vaste computer aan boord om hun reisgegevens door te geven via BICS, zien we de laatste jaren een duidelijke verschuiving naar flexibeler oplossingen. Eerder werd met de introductie van apps zoals RiverGuide al een stap gezet richting mobiel gebruik. Inmiddels wordt die ontwikkeling voortgezet met de introductie van een nieuw online portaal: BICS Portal.

Met dit portaal wordt het mogelijk om reis meldingen niet langer uitsluitend vanaf een specifiek geïnstalleerd systeem te doen, maar vanaf ieder apparaat met internettoegang. Daarmee lijkt een belang-

rijke drempel te worden weggenomen voor schippers die onderweg snel en eenvoudig hun meldingen willen verzorgen.

BICS Portal: van lokaal naar online BICS Portal is de nieuwe, online versie van het bestaande BICS-systeem. Schippers-eigenaren kunnen zich hiervoor aanmelden en vervolgens via een webbrowser – op laptop, tablet of smartphone – inloggen om hun reisinformatie te melden en te beheren.

Het portaal is ontwikkeld met als doel het meldproces toegankelijker en efficiënter te maken. Waar het traditionele BICS-systeem uitsluitend draaide als lokaal geïnstalleerd programma op een vaste computer, is deze nieuwe variant volledig online beschikbaar. Dit betekent dat gebruikers niet langer afhankelijk zijn van één specifieke werkplek aan boord.

Een belangrijk voordeel van deze online benadering is dat installatie niet meer nodig is. Updates worden automatisch doorgevoerd, waardoor gebruikers altijd met de meest actuele versie werken. Ook kunnen gegevens tussen verschillende apparaten worden gesynchroniseerd, wat het gebruik in de dagelijkse praktijk flexibeler maakt.

#### Voordelen en beperkingen

Ten opzichte van de traditionele, installeerbare versie biedt BICS Portal een aantal duidelijke voordelen. Zo is het systeem direct toegankelijk via internet, zonder installatie, en geschikt voor gebruik op meerdere apparaten, waaronder smartphones. Dit sluit aan bij de behoefte aan mobiliteit en gebruiksgemak aan boord. Tegelijkertijd kent het portaal op dit moment nog beperkingen. Zo is het gebruik voorlopig uitsluitend mogelijk voor schippers-eigenaren en nog niet voor orga-

nisaties met meerdere gebruikers of aflosschippers. Ook ontbreekt momenteel de mogelijkheid om koppelingen te maken met externe systemen, zoals navigatiesoftware. Volgens de beschikbare informatie wordt gewerkt aan uitbreiding van deze functionaliteiten in de toekomst.

Een ander aandachtspunt is de afhankelijkheid van een internetverbinding. Voor het doen van reismeldingen via het portaal is een actieve verbinding noodzakelijk. Daarmee verschilt het van de traditionele BICS-installatie, die in beperkte mate ook zonder internet gebruikt kon worden. In de praktijk kan dit, zeker op trajecten met een minder stabiele verbinding, een factor van betekenis zijn.

#### Toegang en gebruik

Om gebruik te kunnen maken van BICS Portal moeten geïnteresseerden beschikken over een scheepvaartaccount van Rijkswaterstaat. Na aanvraag en goedkeuring van toegang kan het portaal wor-

den gebruikt via de bijbehorende webomgeving.

De verwachting is dat het portaal in de toekomst verder wordt uitgebreid, zowel qua functionaliteit als qua doelgroep. Daarmee lijkt BICS Portal een volgende stap in de bredere ontwikkeling naar digitale en centraal toegankelijke systemen binnen de binnenvaart.

Een stap vooruit – met aandacht voor de praktijk

Met de introductie van BICS Portal wordt een volgende stap gezet in de digitalisering van het meldproces binnen de binnenvaart. De mogelijkheid om reismeldingen via een online portaal en vanaf verschillende apparaten te doen, biedt nieuwe praktische opties voor gebruikers. Of en in hoeverre deze werkwijze aansluit bij de voorkeuren en omstandigheden aan boord, zal per situatie verschillen. Het staat gebruikers vrij om hierin hun eigen

afweging te maken.

Voor vragen over het gebruik, de werking of het aanvragen van toegang tot BICS Portal, verwijzen wij nadrukkelijk naar de BICS-helpdesk. Daar kan men terecht voor inhoudelijke ondersteuning en actuele informatie.

Scan voor directe toegang tot informatie over BICS Portal en aanvullende zaken de volgende QR-code:



Of typ:

<https://www.bics.nl/node/65>

(Jacco de Beijer)

## Het ASV bestuur heeft vragen aan de leden

#### Beste leden en donateurs

Het bestuur wil graag de mening van de leden peilen met betrekking tot het onderstaande, daartoe heeft het bestuur een enquête opgesteld middels een formulier van google forms.

Het bestuur van de ASV heeft enkele vragen voor u:

Het bestuur weet als geen ander dat niet ieder lid door de werkzaamheden die van hem gevraagd worden op de vergaderdag zelf of door de afstand van zijn huis/schip tot de vergaderlocatie of door zijn eigen privéomstandigheden of simpelweg door de keuzes en prioriteiten die men in het

dagelijks leven moet maken niet altijd in de mogelijkheid is om fysiek aanwezig te zijn bij de ledenvergaderingen van de Algemeene Schippers Vereeniging.

Daarom onderzoeken wij of online deelnemen of hybride vergaderen kan bijdragen aan een grotere betrokkenheid van u als gewaardeerd lid van de ASV, zonder dat we het belang van de fysieke bijeenkomsten uit het oog te verliezen.

Met deze korte enquête horen wij graag uw mening.

Het invullen duurt ongeveer 3 minuut en zal zeker uw dag mooier maken...

Typ de link [https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeR1NjVg9UF2KANpEE-ro2B6vZaX\\_byusgZQ5hgJMgksM2\\_w/viewform?embedded=true](https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeR1NjVg9UF2KANpEE-ro2B6vZaX_byusgZQ5hgJMgksM2_w/viewform?embedded=true)

of scan de QR code



Bij voorbaat dank,  
Namens het ASV bestuur



# ASV in de media

## ASV in de media

### Inleiding

De afgelopen maanden is de Algemeene Schippers Vereeniging op verschillende momenten in de media verschenen om aandacht te vragen voor actuele ontwikkelingen binnen de binnenvaart. Het betreft onderwerpen die niet op zichzelf staan, maar gezamenlijk een beeld schetsen van de toenemende druk op de sector door regelgeving, technische eisen en beleidskeuzes. Zo hebben wij ons onder meer uitgesproken over de verplichte bijmenging van FAME in scheepsbrandstoffen, een ontwikkeling die in de praktijk vragen oproept over betrouwbaarheid, onderhoud en mogelijke schade aan installaties. Daarnaast hebben wij aandacht gevraagd voor de problematiek rond de elektriciteitsschema's en technische tekeningen die bij verlenging van het Certificaat van Onderzoek worden verlangd. In veel gevallen blijken deze eisen moeilijk uitvoerbaar voor bestaande schepen, wat leidt tot onzekerheid en extra kosten voor ondernemers.

Ook het dossier rond de aankomende regelgeving met betrekking tot fosfine verdient nadrukkelijk aandacht. Hoewel veiligheid vanzelfsprekend vooropstaat, zien wij dat de uitwerking van dergelijke regels in de praktijk niet altijd aansluit bij de realiteit aan boord en in de logistieke keten.

In de onderstaande bijdragen en mediaverwijzingen lichten wij onze standpunten op deze en andere onderwerpen nader toe. Via de opgenomen QR-codes en links kunt u de volledige berichtgeving raadplegen.

### FAME



<https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/asv-wil-actie-tegen-slechte-brandstofkwiteit/>



<https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2026/02/13/asv-roept-overheid-op-tot-actie-omtrent-brandstofproblemen-binnenvaart/>

### Elektriciteitsschema's



<https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2026/04/28/vloedgolf-aan-afkeuringen-bij-certificatie-oudere-binnenvaart-schepen/>

### Fosfine



<https://binnenvaartkrant.nl/nieuwe-adn-regelgeving-voor-fosfine-is-niet-praktisch-uitvoerbaar>



<https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/asv-bezorgd-over-nieuwe-fosfineregels/>



<https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2026/03/16/nieuwe-adn-regels-kan-schippers-duizenden-euros-kosten/>

### Slotwoord

Met onze bijdragen in de media beogen wij niet alleen knelpunten onder de aandacht te brengen, maar vooral ook het gesprek aan te gaan over werkbare en evenwichtige oplossingen. De binnenvaart is gebaat bij duidelijke, uitvoerbare en proportionele regelgeving, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit van de vloot en de praktijk aan boord.

Naast onze bijdragen in de media delen wij actuele ontwikkelingen en standpunten ook via onze digitale kanalen. Via de socialmediakanalen van de Algemeene Schippers Vereeniging (FaceBook, X en asv-binnenvaart.nl) houden wij onze achterban doorlopend op de hoogte van lopende dossiers, nieuwe regelgeving en onze inzet daarin. Wij nodigen u uit om deze kanalen te volgen, zodat u ook tussen de nieuwsbrieven door geïnformeerd blijft.

Wij zullen ons ook in de komende periode blijven inzetten om signalen vanuit de sector onder de aandacht te brengen bij beleidsmakers, toezichthouders en het brede publiek. Daarbij blijven wij kritisch waar nodig, maar altijd met het doel om te komen tot oplossingen die recht doen aan zowel veiligheid als uitvoerbaarheid.

# ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING



Tel: +31653190459

info@asv-binnenvaart.nl  
www.asv-binnenvaart.nl

kantoor Helsinki  
Koniginneweg 1  
3331CD Zwijndrecht

## AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

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

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

Voor en achternaam : .....

Geboorte datum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoon nummer: .....

Emailadres: .....

A Lid: Scheepsnaam ms / Duwboot: .....

A lid. Tonnenmaat / pk Duwboot/ passagiersschip M<sup>3</sup> .....

B. lid Kamer van Koophandel nummer: .....

### Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten en het huishoudelijke reglement van de vereniging. De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is. De privacy policy, statuten en huishoudelijk reglement kunt u vinden op onze website:

[www.asv-binnenvaart.nl](http://www.asv-binnenvaart.nl)

Plaats: .....

Datum: .....

Handtekening:

svp aantal of aanvinken welke u wenst:

vaantje ..... \*

vlag 100 x70 ..... \*

vlag 150 x 100 .....

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, het liefst per email [info@asv-binnenvaart.nl](mailto:info@asv-binnenvaart.nl) aan ons terug te sturen.

Hier kunt u ook uw vragen of informatie of andere correspondentie met het bestuur delen.

Correspondentie met de penningmeester en boekhouding:

[administratie@asv-binnenvaart.nl](mailto:administratie@asv-binnenvaart.nl)

administratie telefoonnummer +31653190459

# ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING



Tel: +31653190459

info@asv-binnenvaart.nl  
www.asv-binnenvaart.nl

kantoor Helsinki  
Koninginneweg 1  
3331CD Zwijndrecht

## Geen lid of donateur? Maar toch de ASV ondersteunen? Word vriend van de ASV!

Regelmatig merken wij dat mensen of organisaties donateur willen worden bij de ASV maar...dat mogen ze niet! Donateurs zijn de ex-leden die inmiddels geen lid meer (kunnen) zijn omdat zij hun schip verkocht hebben, c.q. niet meer actief varen. Zij hebben ook rechten. Eigenlijk gelijkwaardig als de leden behalve dan dat zij geen stemrecht hebben.

Uit ervaring weten wij dat donateurs een volwaardige inbreng hebben in de (besloten) vergaderingen waar de argumenten een doorslaggevende rol spelen.

Maar wat nu als je vindt dat de ASV prima werk doet en je dat wil ondersteunen?

Dan is er een optie: wordt "vriend van de ASV"

Vul het formulier in en geef aan voor welk bedrag je "vriend" van de ASV wilt worden. Het is een blijk van sympathie voor onze vereniging die wij zeer zullen waarderen.

"ja ik word vriend van de ASV". Ik ontvang daarvoor een rekening voor het bedrag van

- 50,-
- 100,-
- Anders namelijk.....

Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

Wenst u de digitale nieuwsbrief per e-mail te ontvangen?      Ja / Nee

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per mail [administratie@asv-binnenvaart.nl](mailto:administratie@asv-binnenvaart.nl) aan ons terug te sturen.

Voorzitter  
Machiel Smitsman  
[voorzitter@asv-binnenvaart.nl](mailto:voorzitter@asv-binnenvaart.nl)  
+31612468065

Penningmeester  
Jessica van den Akker  
[administratie@asv-binnenvaart.nl](mailto:administratie@asv-binnenvaart.nl)  
+31622738505

kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331 CD Zwijndrecht  
Tel.: +31 653 190495  
Web: <https://www.asv-binnenvaart.nl>  
E-mail: [info@asv-binnenvaart.nl](mailto:info@asv-binnenvaart.nl)  
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A



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

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