ASV Nieuwsbrief

Juni 2018

1 juli gesprek met de Minister!

Politiek, politiek
Nautisch-Technisch
Vergroening
CCR

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A ASV V
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Sunniva Fluitsma, Esther Lubbers, Doortje Grooten, Liesbeth de Jonge, Jessica vd Akker.

INHOUD

Voorwoord
4 Voorwoord

Politiek
5 Lobby voor de binnenvaart
5 Position paper
8 Politiek, politiek
10 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Nautisch Technisch
13 Maashaven ponton
13 Verslag monitoren ligplaatsen Rotterdam
14 Vreemde fratsen bij sluis III (Wilhelminakanaal)
15 Sluis Grave
15 De gemeente Geertruidenberg en de binnenvaart
16 Stremming van de Westsluis in Weurt
17 De Seine: het hoofdpijndossier van de VNF
18 Eerste reactie van de ASV op aanbevelingen onderzoeksraad Vergroening:

Vergroening
20 Verduurzaming Binnenvaart en Short Sea Shipping
21 “De Binnenvaart is akkoord over uitstoot minder broeikasgassen”, ...toch?
22 Gesprek met de gemeente Nijmegen
22 Verslag Festival duurzame mobiliteit
23 Green Award mogelijk voor alle schepen?
24 Klimaattafels
24 Convenant tussen SWT en NPRC
25 Politiek, politiek: Vergroening besproken in een Algemeen Overleg Maritiem

26 In Memoriam “Kees Stienstra”
27 Natuur en Varen

CCR
28 Evaluatie van de AIS/ECDIS-verplichting
29 De CCR en Inland AIS
31 Plenaire CCR overleg 22 mei 2018
32 26 juni uitreiking petitie!
33 Politiek, politiek: CCR regelgeving besproken in een Algemeen Overleg Maritiem
35 CCR en de moties

36 Help te helpen
36 ASV: “de stem van de schipper wordt niet genoeg gehoord”
37 Gezocht: zegels!

Juridisch
38 AVG
39 Let op het verschil tussen de verjarings- en vervaltermijn!
39 Overleg Klantenraad Binnenvaart met politie op het water
41 Persbericht overleg ASV evofenedex

42 Flitslampjes

43 De Beurs van Gorkum: een indruk

BELANGRIJKE DATUMS!

26 juni petitie aanbieding

10 juli gesprek met de Minister

22 september ASV Ledenvergadering

VOORWOORD

Beste allemaal,

Voor we het weten, worden we tegenwoordig om onze oren geslagen dat we discrimineren. Tja, en dan komt de goedheiligman ook weer het land binnen met de Stoomboot. Als hij maar niet te veel rookt, want oei, anders gaat ons milieu eraan.

Dit brengt me op onze uitstoot. Ikzelf vind het zeker belangrijk dat wij als binnenvaart schoner worden, zodat we de boot niet missen. Maar ik vind wel dat er vooral big business omheen draait en graait. Want o jee, er is geld te verdienen. En wie gaat dat betalen? Zoete, lieve Gerrie toch niet, mag ik hopen?

De beurs in Gorinchem is weer achter de rug en dat heeft zeker wat nieuwe leden opgeleverd. Maar als ik zie dat er van de duizenden schepen slechts een paar procent zijn georganiseerd, is dat wel een lachertje in de binnenvaart. Hebben de mensen niet in de gaten dat er de komende tijd heel veel beslissingen vallen voor de toekomst van de binnenvaart? Als je niet meedenkt of meebeslist, hoeveel recht heb je dan om later wel moord en brand te schreeuwen?

Ook voor het bestuur, dat letterlijk een fulltime job heeft aan alles dat er voor de ASV gedaan moet worden, zouden zich best wat jongeren mogen aanmelden. Het gaat om hun toekomst. Bovendien zijn er dringend extra bestuursleden nodig. Toen ik laatst belde met WSA Duisburg Meidrich en Tobias Knopp sprak, vroeg hij wat de ASV is. Ik heb het hem netjes uitgelegd en nu wil hij graag input van ons. Dit houdt in dat de denktank zeker nog mensen nodig heeft die internationaal varen naar Duitsland, dus laat u horen.

Allereerst op 26 juni, als wij de petitie ter behoud van de binnenvaartvloot gaan aanbieden. De petitie die u natuurlijk ook heeft getekend. Toch?

Ik hoop dat u plezier houdt in uw beroep en wens u leesplezier met deze uitgave.

Gerrie van Neijenhoff

Lobby voor de binnenvaart

Op 25 en 26 april heeft de ASV gesproken met de woordvoerders binnenvaart van de VVD (de heer Dijkstra), D66 (de heer Sienot) PVV (de heer van Aalst) en SP (de heer Lacin). Daarbij heeft de ASV o.a. de petitie besproken. Bij alle partijen was er veel interesse voor de gevolgen van de CCR regelgeving, en hoe dit allemaal tot stand gekomen is. De ASV heeft de zaken verduidelijkt door het aanbieden van achtergrondinformatie via een brochure. https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR/Bijlage-geef-de-binnenvaart-toekomst/index.html#/0

Dit in verband met het aankomend Algemeen Overleg Maritiem op 17 mei jl.
De ASV heeft naast de CCR regelgeving (waaronder de geluidseisen) verder aan de orde gesteld:

- AIS en de belofte dat de privacy gewaarborgd zou worden waarbij de ASV vraagt die belofte na te komen (en aangegeven heeft hoe dat zou kunnen)
- AIS: en de evaluatie waaruit conclusies getrokken zouden moeten worden
- “Vergroening” van de binnenvaart en de (on)mogelijkheden daarvan, waarbij de ASV vraagt om het “ware verhaal”, en vraagt om het zorgvuldig omgaan met regelgeving daaromtrent (gecoördineerd) waarbij de schipper gehoord wordt.
- Obstakels die opgeworpen worden zodat de binnenvaart zeker niet gestimuleerd wordt
- De marktontwikkeling waarbij de ASV met cijfers heeft aangetoond hoe de economische situatie is in de binnenvaart.

Tot onze vreugde kunnen we vaststellen dat de binnenvaart nu echt een gewaardeerde partij blijkt te zijn en we bij al deze volksvertegenwoordigers oprechte interesse hebben mogen ontmoeten.

Na meer dan 1.500 ondertekeningen voor de petitie kunt u in deze bijlage extra informatie en achtergronden lezen; waarom verdwijnen binnenkort alle kleinere binnenvaartschepen? En waarom wordt deze sector zo zwaar getroffen? Oordeel zelf

Position paper

t.b.v. Algemeen Overleg Maritiem mei 2018

Als onderdeel van de lobby heeft de ASV naast gesprekken met een aantal politieke partijen ook (op verzoek) een position paper geschreven om duidelijk te maken waar wij staan en welke onderwerpen op dit moment van groot belang zijn.

Dit was de tekst:

Geachte woordvoerders binnenvaart,

Op 17 mei aanstaande zult u tijdens het AO (Algemeen Overleg) Maritiem in de gelegenheid gesteld worden uw inbreng te hebben.

Op suggesties gedaan in gesprekken met woordvoerders van diverse politieke partijen, heeft de ASV een position paper geschreven, waarin wij zaken die de binnenvaart aangaan willen belichten vanuit onze point-of-view.

Aan de orde komen daarbij:

- Verduurzaming binnenvaart. Obstakels voor schippers om verder te verduurzamen.
- AIS (Automatic Identification System): Resultaten evaluatie verplichting gebruik AIS en waarborging privacy.
- Boetebeleid Uitvoering motie……
- Technische eisen CCR: Petitie, achtergronden petitie en specifiek geluidseisen.
- Huidige omgekeerde modal shift: Obstakels voor meer vervoer over water

i.p.v. over de weg.

- Ontwikkelingen binnenvaartmarkt en marktwerking. Transparantere markt nog steeds noodzakelijk.
- Ongeval Grave december 2016: Eerste reactie op de aanbevelingen van de Onderzoekraad.

Verduurzaming binnenvaart

Bij de, volgens velen, noodzakelijke verduurzaming van de binnenvaart zijn er een aantal obstakels te slechten; zolang aan de schippers (ondernemers/eigenaars van de schepen) voorbijgegaan wordt en er nog afspraken worden gemaakt (Nijmegen) zonder de schippers (die het uit moeten voeren) er daadwerkelijk bij te betrekken, zal de ontwikkeling stroef verlopen. Voorbeelden van obstakels die schippers tegenkomen:

1. Ondernemers in de binnenvaart hebben onvoldoende positief economisch resultaat om noodzakelijke investeringen aangaande vergroening te kunnen doen. Hoe kleiner de schepen, hoe moeilijker men kan investeren. Dit werd duidelijk in de rondetafelgesprekken “Markt en Beprijzing” en “Verduurzaming scheepvaart”.(zie bijlage position paper ASV)
2. Zolang verladers weigeren te betalen voor de vergroening van de schepen, zal de ontwikkeling uiterst langzaam verlopen.
3. Er worden aannames gedaan over vervuiling, die dubieus zijn. De ASV vraagt om meten op een manier waarbij we werkelijk weten hoe het ervoor staat met de vervuiling, “meten aan de pijp” genaamd.
4. Als de diversiteit van de binnenvaartvloot niet behouden blijft, zullen hele delen van Nederland verstoken blijven van binnenvaart. Dat heeft ook een negatief gevolg op het milieu. Niet alleen innovaties, maar ook het koesteren van wat waardevol is, zou bij beleid moeten horen. Het lijkt erop dat men denkt dat de huidige vloot een status quo is, waarbij het voldoende is om actie te zetten op vergroenen van die vloot. Als echter na 2025 de helft van de binnenvaartvloot verdwenen is (2.600 schepen), is het effect van een veel schonere overgebleven vloot maar heel beperkt.(zie position paper t.b.v. het rondetafelgesprek “Verduurzaming Scheepvaart” https://bit.ly/2KBsay2)
5. Omdat de vooruitzichten in de binnenvaartsector (zeker voor kleinere schepen) weinig rooskleurig zijn, zal een schipper niet snel extra investeringen doen die niet op redelijke termijn terug te verdienen zijn.
6. Er is geen eenduidig beleid vanuit de overheid, waardoor de ondernemers geen idee hebben waar ze aan toe zijn. Dat stimuleert ook niet. Er is regie en samenwerking nodig zodat niet, zoals nu gebeurt, opeens 4 provincies gaan inzetten op vervoeren met LNG als brandstof (LNG platform) terwijl dit door veel deskundigen allang als non-oplossing beschouwd wordt.
7. Als schippers investeren in zaken die aantoonbaar goed zijn voor het milieu telt dat op allerlei fronten (Green Award/ korting in havengelden) niet mee. Onder andere investeren in zonnepanelen en windenergie aan boord of varen op Gas-To-Liquid (GTL) wordt niet beloond. Geef schippers de ruimte om zelf innovaties te ontwikkelen en beloon ze als er goede resultaten mee worden behaald.

Typerend van de huidige gang van zaken waarbij er vooral door “anderen” besloten wordt voor “ons” (de schippers), is het feit dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat weten dat ‘de binnenvaart’ een akkoord gesloten heeft met Minister Van Nieuwenhuizen over minder broeikasgassen uitstoot, de zogenaamde ‘Declaration of Nijmegen’ (https://bit.ly/2jtbHzx). Dit akkoord, waarin afgesproken wordt versneld het scheepsvervoer te verduurzamen, is gesloten door overheden, havens, logistieke bedrijven en verladers. De ‘uitvoerder’ van dit akkoord, de particuliere binnenvaart, is hier echter niet bij betrokken. Zie een bericht daarover in de binnenvaartkrant: https://bit.ly/2rlw9pl

AIS (Automatisch identificatie systeem)
AIS evaluatieresultaten

De evaluatie: Er heeft een evaluatie plaatsgevonden over de werking van AIS waarbij blijkt dat er nog heel wat verbeterpunten uit te voeren zijn (zie bijlage) De ASV dringt erop aan deze verbeterpunten op zo kort mogelijke termijn uit te voeren. Daarbij heeft bij de ASV specifiek het feit dat een schip niet meer mag varen als de AIS niet meer functioneert (kapot is) een hoge aandachtswaarde. Een heel bedrijf stilleggen vanwege een hulpmiddel met een gemiddeld foutpercentage van 17% als het niet binnen 48 uur gerepareerd is heeft een enorme impact op de bedrijfsvoering. Dit werd bij de evaluatie door de schippers ook als en van de grootste problemen gezien wat AIS betreft. Verder verwijzen we u naar de enquête zelf en naar de ASV reactie daarop (zie bijlage).
(de AIS evaluatie is te downloaden in het openbare deel van de CCR website: http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/enq_Ais_nl.pdf)

AIS (Automatisch identificatie systeem):
Evaluatie verplichting

Er heeft een evaluatie plaatsgevonden van de AIS-verplichting. Daaruit is gebleken, dat er nog heel wat verbeterpunten uit te voeren zijn (zie bijlage). De ASV dringt erop aan deze verbeterpunten op zo kort mogelijke termijn uit te voeren.

Daarbij heeft bij de ASV specifiek het feit dat een schip niet meer mag varen als de AIS niet meer functioneert (kapot is) een hoge aandachtswaarde. Een heel bedrijf stilleggen, als het niet binnen 48 uur gerepareerd is, vanwege een hulpmiddel met een gemiddeld foutpercentage van 17% heeft een enorme impact op de bedrijfsvoering.
Dit werd door de schippers ook als een van de grootste problemen gezien m.b.t. de AIS-verplichting. Verder verwijzen we u naar de enquête zelf en naar de ASV-reactie daarop.

Waarborging privacy

De ASV vraagt de Minister zich aan de afspraak te houden om de privacy te waarborgen. Illegale zenders blijven ervoor zorgen, dat ieder schip zichtbaar is voor iedereen op diverse websites.

O.a. zet dat de schipper in een achterstandspositie in onderhandelingen met bevrachters. Maar, het kan nog veel ernstiger gevolgen hebben. Een voorbeeld daarvan staat in de ASV-nieuwsbrief van april jl. Zie: https://bit.ly/2rn1cB4

Volgens het Ministerie IenW (tijdens een OTNB overleg) kan het Ministerie van Justitie handhaven op het illegaal uitzenden van deze gegevens, maar zou dit “geen prioriteit hebben”. Wij vragen om de verplichting jegens de schippers na al die jaren na te komen en deze schending van de privacy van schippers te stoppen.

Boetebeleid
Uitvoering motie ……..

De ASV is verheugd dat er inhoudelijke gesprekken hebben kunnen plaatsvinden met ILT, waarin veel zaken aan de orde gesteld zijn. De ASV heeft de mogelijkheid gekregen onderwerpen voor de enquête over het boetebeleid aan te reiken en heeft ook mee mogen denken met de wijze waarop de enquête uitgevoerd zal gaan worden.

Kortom: we zien daarin dat de Minister de motie van v. Helvert en Jacobi (nr 119) die “wijst op het feit dat er excessieve boetes worden uitgedeeld voor relatief kleine vergrijpen en die vraagt om, rondom de bemannings- en arbeidstijdenregels een instructie te geven aan de ILT om zoge-

heten «anticiperend te gaan handhaven» en in overleg met de branche de regels te evalueren", (ten dele) uitvoert.

Technische eisen CCR:
Petitie en achtergronden petitie.
De ASV is de petitie gestart "Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks en CO2 uitstoot".

In het kort komt het erop neer, dat als de motie Graus (/Bashir) niet uitgevoerd wordt, er na 2025 geen (of nauwelijks) binnenschepen zullen zijn kleiner dan 1.500 ton. Waarom dat zo is, kunt u vinden in de bijlage bij de petitie en op de ASV-website: https://bit.ly/2jtX1jp

Deze petitie met binnen een week al meer dan 1.000 handtekeningen wijst op het volgende:
"Het veiligste en minst milieubelastende goederenvervoermiddel, de binnenvaart, wordt door onnodige regelgeving zo tegengewerkt dat de investeringskracht en zelfs de toekomst van deze bedrijfstak in het geding is. Dit heeft verregaande consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland".
Petitie bekijken? Ga naar https://bit.ly/2HRJexE Alle achtergrondstukken vindt u op: https://bit.ly/2FIx08M

Geluidseisen
Aan dit onderdeel van de CCR-eisen kan zo ongeveer geen enkel schip voldoen. Dat is gebleken uit een onderzoek van het Ministerie IenM. De Duitse delegatie in de CCR heeft gesteld, dat geen enkel bedrijf daardoor zou moeten eindigen, maar het voorstel nu, gedaan door Nederlandse delegatie, betekent een doodsteek voor de diversiteit van de binnenvaartvloot.

Het voorstel is dat schepen met een kiellegging van vóór 1976 moeten aantonen, dat men aan de geluidseisen voldoet. Dat betekent dat nagenoeg alle kleinere schepen daardoor getroffen worden. Voor meer informatie: zie de ASV-website. Voor meer informatie: zie de conclusies van TNO: https://bit.ly/2JRqyPf, bekijk de ASV site o.a "geluidloze ondergang" https://bit.ly/2KA04TF, of bekijk de clip op de Schuttevaersite: https://bit.ly/2HRfCo8

Huidige omgekeerde modal shift:
Obstakels voor meer vervoer over water i.p.v. over de weg
Ondanks dat het Europese Witboek Vervoer stelde dat er een modal shift zou moeten plaatsvinden, waarbij vervoer over de weg naar vervoer over water zou moeten gaan, zien wij helaas een tegengestelde beweging.

Dit komt omdat de binnenvaart per dag meer obstakels te verwerken krijgt zoals,

- spitssluitingen,
- tijdverlies door (op afstand bediende) kunstwerken (bruggen en sluizen),
- gebrek aan ligplaatsen,
- extreme regeldruk,
- torenhoge boetes,
- zwakke marktpositie,
- CCR-eisen waarvan schippers weten dat men er niet aan zal kunnen voldoen,
- etc.

Opgeteld zorgt dit alles voor een heel onzekere toekomst, met als gevolg dat veel schippers het beroep (zullen) verlaten. Veel schepen zijn inmiddels al uit de actieve vaart gehaald.

We zien te vaak dat provinciaal en gemeentelijk beleid gaat voor de korte termijn gericht op de "eigen' bevolking, zonder verantwoordelijkheid te nemen voor het grote geheel. Er is geen regie, geen afstemming tussen provincies, gemeenten, waterschappen en landelijke politiek en dat breekt ons op.
Kortom: Er is nu al sprake van een omgekeerde modal shift.

U leest daar meer over in "duurzaam transport voor later, kies dan nu voor vervoer over water". Zie: https://bit.ly/2rjAfiE

Ontwikkelingen binnenvaartmarkt en marktwerking

Transparantere markt noodzakelijk
De ASV heeft tijdens het rondetafelgesprek "Markt en Beprijzing" haar voorstel voor AGORA mogen verdedigen. AGORA is een voorstel voor het opzetten van een veiling voor te vervoeren vrachten om zo de markttransparantie en –situatie te verbeteren. Het is gebaseerd op aanbevelingen van de Universiteit van Nijenrode.

Uit die hoorzitting is een motie (Smaling/Jacobi) voortgekomen en aangenomen, maar die is niet uitgevoerd, omdat "niemand het wil", zo horen wij. Echter, de binnenvaartmarkt is en blijft een in-transparante markt waarin de schippers geen enkele marktmacht hebben. Dat vertaalt zich al jaren in een slechte economische situatie. De kosten stijgen door (Panteia) en de omzet blijft achter. Dat in een tijd dat het economisch "booming" zou moeten zijn. Dit maakt dat de binnenvaart een ronduit ongezonde sector is waar nauwelijks ruimte is voor de noodzakelijke innovaties (zoals ook diverse malen geconstateerd is in rapporten van de RABO bank en de ING).

Ongeval Grave december 2016
Eerste reactie op de aanbevelingen van de Onderzoekraad
Het rapport van de Onderzoekraad Voor Veiligheid over het ongeval te Grave, waarbij een tanker door de stuw heen voer, is recent in de openbaarheid gekomen.
Helaas moeten we constateren dat, zoals verwacht, de onderzoekraad voornamelijk meer regelgeving aanbeveelt waar schippers dan aan moeten voldoen. Blijkbaar is het minder relevant dat de binnenvaart nu al de veiligste vorm van transport is en dat in dit uitzonderlijke geval dat het mis gaat (overigens was er geen persoonlijk letsel of ladinglekkage), juist Rijkswaterstaat niet adequaat heeft gereageerd (zie de onderbouwing daarvan in de bijgeleverde reactie).

Het is tevens opvallend dat de onderzoekraad met geen woord rept over hoe het zeer beschadigde schip na het ongeval verplaatst is. Ons is ter ore gekomen dat dit schip (met benzeen beladen) in opdracht van RWS verplaatst is door boten ZONDER ADN-certificaat (een verplichting bij het vervoer van gevaarlijke stoffen), zeker in dit geval waarbij door schade verplaatsen een zeer risicovolle onderneming was. Dat de onderzoekraad geen onderzoek gedaan heeft naar deze verdere afhandeling verbaast ons zeer.

Een meer uitgebreide eerste reactie vanuit de ASV vindt u als bijlage.

Ik hoop u voor zover een beeld te hebben kunnen geven van hetgeen volgens de ASV de prioriteiten zijn in de binnenvaart.

Ik wil alle politici, waarvan velen zich met hart en ziel inzetten voor de binnenvaart, hartelijk danken voor de betrokkenheid, die wij hebben mogen ontmoeten de afgelopen periode.

De ASV heeft veel open deuren mogen ontdekken en wil nogmaals aangeven, dat wij graag met u in gesprek gaan. Bovendien zien wij u ook graag verschijnen in onze ASV vergadering waarbij u in het openbaar de gelegenheid krijgt om uw visie met de schippers te delen.

Wij wensen u veel succes in het komende AO.

Met vriendelijke groet, namens bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma

Politiek, politiek

Een Algemeen Overleg Maritiem diverse onderwerpen waaronder Congestie in de Rotterdamse Haven

Wie waren er?
Aanwezig zijn zeven Kamerleden, te weten: Van Aalst (PVV), Dijkstra (VVD), Laçin (SP), Von Martels (CDA), Agnes Mulder (CDA; voorzitter van dit overleg), Sienot (D66) en Van Tongeren (Groen Links), en natuurlijk mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Gerberdien le Sage, voorzitter van de ASV, was in de zaal aanwezig samen met Cor le Sage. Anderen konden het Algemeen Overleg live volgen via een internetverbinding.

3 minuten
Helaas hebben de aanwezige leden slechts 3 minuten, waarin men kan zeggen wat men wil zeggen over "Maritiem" waar de binnenvaart slechts een deel van uitmaakt. Drie minuten is niet veel als een sector in zulk zwaar weer zit.

In deze nieuwsbrief zijn een aantal besproken onderwerpen uitgelicht, waaronder "Vergroening"en "CCR". Hieronder een aantal andere onderwerpen:

Von Martels (CDA) vraagt om tussentijdse externe review nieuwe zeesluis te IJmuiden
De bouw van de nieuwe zeesluis te IJmuiden vertoont volgens Von Martels heel veel kenmerken om te ontsporen. Het begint een déjà-vu-gevoel op te roepen aan andere projecten die niet goed liepen, zoals de Noord/Zuidlijn, de Betuweroute en de hogesnelheidslijn. Von Martels stelt daarom voor een tussentijdse externe review te laten maken op het project.

De heer Laçin (SP): de congestieproblemen bij de Rotterdamse haven staan hoog op de agenda, maar zijn we nog op tijd?
Volgens Laçin valt grote winst te boeken in de Rotterdamse haven als het gaat om milieuvriendelijk vervoer. Met bijna 50% van het containervervoer vanaf de Tweede Maasvlakte over de weg, wordt de doelstelling van maximaal 35% nog lang niet gehaald, stelt de SP'er vast. Met name de negatieve ontwikkeling van de binnenvaart is daar een probleem. Het is daarom goed dat de congestieproblemen hoog op de agenda staan, maar hij stelt zich de vraag: *"zijn we nog wel op tijd? Gaan we de omslag maken en wordt de doorvoer weer per spoor en water, en alleen in uiterste gevallen over de weg?"*

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga** vindt het een heel goed idee om een en ander met de havens samen te bezien. De Minister stelt vast dat we niet een situatie moeten krijgen dat ieder voor zich maar wat doet.

Een ander probleem dat velen aankaarten, is de congestie in de haven. De Minister stelt vast dat als we dat niet opgelost krijgen, het weinig zin heeft om te investeren in de Twentekanalen en waar we allemaal aan het investeren zijn. Dan krijg je die omgekeerde modal shift, waar velen van u al zo vaak voor gewaarschuwd hebben. Dat is precies het tegenovergestelde van wat we willen bereiken. Het Havenbedrijf Rotterdam is daar voortvarend mee aan de slag, deelt de Minister mee. Het heeft een onderzoek laten uitvoeren en is met de hele keten om tafel bezig om te kijken wat je hier nu aan kunt doen. De Minister noemt een aantal van 23 oplossingsrichtingen die zijn geïdentificeerd en die verder worden uitgewerkt. Er komt een pressure cooker aan. Er wordt hard gewerkt aan een project voor de CER — de Container Exchange Route, niet te verwarren met de CCR — waardoor schepen niet meer overal bij verschillende terminals langs hoeven. Dat kan gestructureerder. Dat is een belangrijke ontwikkeling. Zodra er meer duidelijk is, ook over de fanatieke aanpak van het havenbedrijf, zal de Minister de commissieleden daarover uiteraard informeren.

Eén van de agendapunten horend bij de agenda Voor het AO 17 mei is het werkprogramma Maritieme Strategie en zeehavens 2018-2021

Hierin staat o.a.

"….Aan het beleid uit de maritieme strategie wordt uitvoering gegeven door middel van werkprogramma's. (…) Ook het nieuwe werkprogramma is een coproductie van de rijksoverheid en de maritieme cluster en bouwt voort op een begin vorig jaar gehouden grote maritieme werkconferentie, waar overheid en maritieme cluster gezamenlijk de prioriteiten voor de komende jaren hebben vastgesteld. (….) Het werkprogramma bevat concrete acties, waarmee de veiligheid, duurzaamheid, concurrentiekracht en het innovatieve vermogen van de Nederlandse maritieme cluster worden versterkt. Dat is nodig, want er komen belangrijke uitdagingen op de cluster af, zoals energietransitie, verduurzaming en digitalisering. In belangrijke delen van de maritieme cluster is bovendien nog steeds sprake van een achterblijvend economisch herstel, na de crisis van de afgelopen jaren. Verder bevat het nieuwe werkprogramma relevante verwijzingen naar het regeerakkoord, zoals de daarin genoemde (nog te sluiten) Green Deal tussen de overheid en de scheepvaart en havens. Als de uitwerking van het werkprogramma door alle betrokken partijen met evenveel enthousiasme en daadkracht wordt opgepakt als de totstandkoming ervan, komt de ambitie van de maritieme strategie weer een stap dichterbij…."

ASV: De ASV is bij deze maritieme conferentie aanwezig geweest en heeft daar ook een en ander over geschreven. Er is NIETS gezamenlijk met ons afgesproken. De Minister heeft VOORAFGAANDE aan het gezamenlijk deel de strategie bepaald. Dat kregen wij in de middag als MEDEDELING.

Hieronder de reactie van de ASV op het rapport destijds:

Reactie op het RAPPORT Digitale consultatie **Nederlandse maritieme strategie**

In dit rapport staan de gezichtspunten van de deelnemers aan de digitale consultatieronde over de Nederlandse maritieme strategie. De voorzitter van de consultatie biedt dit rapport aan aan de vertegenwoordigers van betrokken ministeries met het verzoek het te benutten in de verdere beleidsvorming.
Reactie van de ASV op het concept Nederlandse Digitale strategie

Voorbijgegaan aan het belang van de diversiteit van de vloot
Het valt mij op dat in dit hele verhaal (wederom!) voorbijgegaan wordt aan het belang van het behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot. Er wordt volop ingegaan op innovaties ten behoeve van veiligheid en milieu, maar ondertussen verdwijnt een heel essentieel deel van die binnenvaartvloot door regelgeving van de CCR en een "vrije markt" met een door de overheid gestimuleerde overcapaciteit, die niet functioneert, zoals we allemaal kunnen weten. Daardoor wordt er op dit moment een essentieel deel van de binnenvaartvloot gesloopt: de vloot tot 1500 ton. Dat levert een negatief beeld op qua milieu en veiligheid, want deze schepen worden vervangen door vrachtwagens.
Hele delen van Nederland zijn binnenkort onbereikbaar over water, omdat de haarvaten van de vaarwegen niet meer bevaren zullen worden, simpelweg omdat binnen 10 jaar deze schepen verdwenen zullen zijn.

Milieu en veiligheid loze kreten
De woorden milieu en veiligheid worden vaak gebezigd, maar dat beleid ook kan betekenen 'dat je behoud wat waardevol is', zie ik niet in dit stuk terug. De gevolgen van het verdwijnen van dat deel van de binnenvaartvloot die voor 25% van de vervoerde tonnen over water zorgt, wordt niet

eens genoemd, laat staan dat er beleid op bedacht is. Dit slopen van deze schepen waar nu al een tekort aan is, is nu al aan de gang. Waarom wordt daar in dit hele verhaal geen rekening mee gehouden? Het kan toch niet zo zijn dat na een hoorzitting over de gevolgen hiervan betreffende de CCR regelgeving en de vele vragen door Kamerleden gesteld, het Ministerie hier nog steeds niet van op de hoogte zou zijn? In ieder geval hebben wij als ASV hier constant op gehamerd. Ik lees in deze stukken dat men dit alles naast zich neerlegt en net doet alsof de maatschappij vanuit de uitgangssituatie zoals hij nu is, verbeterd dient te worden, geen rekening houdend met een negatief effect, opzettelijk ingezet door de CCR en kennelijk ondersteund door dit Ministerie, wat in de komende jaren zijn effecten heeft.

Ontwikkelingen genegeerd

Een beleidsplan is geen beleidsplan als u opzettelijk een aantal (mede door het ministerie IenM) ingezette ontwikkelingen, die verregaande gevolgen hebben voor de maatschappij, negeert.

In de inleiding van de Maritieme strategie staat: “Met andere woorden: de cluster als geheel biedt meer dan de som der delen en is een stabiele, kapitaalintensieve en hoogwaardige topsector en daarmee een drijvende kracht voor een welvarende toekomst. Midden in de maatschappij en open voor samenwerking. Het is ons nationale visitekaartje als het gaat om innovatie, durf en ondernemingszin.”

Uitspraken van Minister zijn in strijd met het gedrag van de Minister

Meer dan de som der delen betekent dat men waarde zegt te hechten aan het geheel van (wat ons betreft) de binnenvaartvloot. Dat is mooi geschreven, maar in strijd met het gedrag qua beleid en regelgeving waar men een duidelijk onderscheid blijkt te maken tussen wat nog mag blijven bestaan (grote en nieuwere schepen) en wat geacht wordt te verdwijnen (binnenvaartschepen kleiner dan 1.500 ton). Om dit te onderbouwen zou ik hierbij willen benoemen dat de overheid ondertussen heeft ingezet op versobering van openingstijden van vaarwegen, die van belang zijn om het vrachtverkeer over de weg terug te dringen.

Door versobering en achterstallig onderhoud beperkt de overheid (besluit van minister Schultz) de

benutting van de kleinere vaarwegen. Ergo, men benadeelt de (kleinere) binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer. Sterker, er is sprake van concurrentievervalsing. Immers, de kleinere binnenvaart ligt sneller (vroeger en vaker) voor sluizen die niet meer schutten, bruggen die niet meer draaien en dus stil waar de vrachtwagens door kunnen rijden. Technische specialisten kunnen veel maatregelen bedenken, maar als je tegelijkertijd zoveel milieuwinst verloren laat gaan, ben je bezig met het bekende water naar de zee te dragen.

Green Award en innovaties, maar niet voor bestaande schepen?

Met betrekking tot de Green Award bijvoorbeeld: ook hier is een verdeling gemaakt tussen de voorlopers en bestaande schepen met oudere motoren die omgebouwd zijn en aan de specificaties voldoen, maar geen Green Award krijgen, omdat het een oude bestaande situatie betreft. Dat is niet bepaald motiverend voor eigenaars van oudere schepen. In de ogen van vele schippers lijkt het er wel erg op dat er alleen innovaties bij nieuwbouw gestimuleerd wordt en (bewust) de bestaande schepen genegeerd worden. Ons inziens een slechte zaak aangezien er alleen wat te winnen valt op milieugebied als je daar de hele sector op een positieve wijze in betrekt (dus niet via strafmaatregelen als hogere havengelden maar via tegemoetkomingen). (Wij kunnen natuurlijk de voorbeelden noemen en deze beweringen staven aan de hand van bepaalde schepen). Als de overheid deze bovenstaande gevallen negeert, zoals de overheid nu doet, is diezelfde overheid bewust bezig om innovatie op oudere binnenvaart te ontmoedigen.

Veiligheid onderbelicht

Ook qua veiligheid valt er meer te zeggen dan stimuleren van innovaties en regelgeving over technische eisen waar alles op gericht lijkt te zijn. De ASV durft te beweren dat op dit moment de grootste bedreiging van de veiligheid in de binnenvaartsector de slechte verdiensten zijn en de daarmee gepaard gaande stress, oververmoeidheid, onderbezetting en onderbetaald personeel.

Om mensen te stimuleren om in de maritieme sector te komen werken moet men eerst zorgen dat er een fatsoenlijke verdienste tegenover komt te staan. Zolang dit niet gebeurt, zal deze sector genoegen moeten nemen met werkenden uit de lage loon landen, hetgeen de veiligheid niet ten goede komt. Wij willen u vragen eens vanuit Bratislava te kijken hoeveel vrachtwagens vanuit het Ruhrgebied hier naar toe rijden. Dan is hier nog een hele markt voor de binnenvaart open en dat alles waarbij we nu al een tekort zien aan schepen van 1000 tot 1200 ton.

Weinig nieuws

Wat de ASV betreft biedt deze nieuwe maritieme strategie weinig nieuws. Men gaat door op de ingeslagen weg die voor de kleinere bestaande binnenvaartschepen een doodlopende weg is en men schept nergens voorwaarden (betere toekomstperspectieven) waardoor voor de binnenvaart de gevraagde innovaties op een natuurlijke manier kunnen ontstaan.

Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Met het oog op het Algemeen Overleg Maritiem van 17 mei aanstaande en de nog openstaande moties en toezeggingen, informeer ik u graag over de stand van zaken van:

Aanpak congestie containervervoer
In 2017 is de containeroverslag in de Rotterdamse haven met 12,3% (in tonnen) gestegen en was daarmee de belangrijkste motor achter de groei van de haven van Rotterdam. De totale goederenoverslag groeide met 1,3%. In het eerste kwartaal van 2018 zet de groei van de containeroverslag verder door met +4,6%. Zoals bij uw Kamer bekend, heeft de sterke groei van de containerstromen ook nadelen. De zeecontainerrederijen krijgen voorrang bij het afmeren aan de diepzeekades. Als binnenvaartschepen moeten wachten tot het zeeschip is afgehandeld, heeft dat vertraging en congestie in de logistieke afhandeling van containers per binnenvaart tot gevolg. Dit kan ertoe leiden dat een verlader andere keuzes gaat maken voor aan- en afvoer van de containers, bijvoorbeeld via een omgekeerde modal shift naar vervoer over de weg. Havenbedrijf Rotterdam (HbR) zet zich samen met de containerketen in om congestie terug te dringen. Onderzoek in opdracht van HbR heeft oorzaken en oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Nu is het zaak om maatregelen te implementeren. Onder andere is de slot-aanvraagprocedure verbeterd voor binnenvaartschepen die containers komen brengen of halen bij de terminals. Rond de zomer zal een dashboard beschikbaar komen met een overzicht van de belangrijkste key performance indicatoren (KPI's) van overdrachtsmomenten tussen opeenvolgende schakels in de keten. Daarmee kunnen partijen de prestaties van de keten monitoren en verder bevorderen. Daarnaast is de verwachting dat NextLogic eind 2018 van start gaat, een belangrijk middel om vraag en aanbod van beschikbare kadecapaciteit voor de binnenvaart in de haven neutraal en dynamisch toe te wijzen. Binnen de containerketen is een gezamenlijke inzet om congestie te verminderen. De congestie is echter een complex probleem, dat ondanks alle inspanningen niet één-twee-drie is opgelost. Samen met het havenbedrijf, de binnenvaartsector en de ketenpartners blijf ik mij inspannen voor meer duurzaam vervoer over water. Infrastructurele maatregelen, zoals ontwikkeling van een transferium op de Maasvlakte, kunnen daar mogelijk verder aan bijdragen. Wat betreft wet- en regelgeving wil ik samen met de sociale partners onderzoeken of binnen de randvoorwaarden van veiligheid, waaronder het langdurig navigeren in omstandigheden van mist of slecht zicht, en sociale aspecten meer flexibiliteit mogelijk is in de voorschriften over arbeids- en rusttijden binnenvaart. Binnenvaartschepen zouden daardoor flexibeler kunnen worden ingezet, waardoor beter kan worden ingespeeld op o.a. wacht- en venstertijden bij de diepzee containerterminals.

Uitvoering van moties
Tijdens het Algemeen Overleg van 7 december 2017 is gevraagd naar de uitvoering van een aantal moties (Kamerstuk 31 409, nr. 170). Daarnaast is in het VAO Scheepvaart van 17 januari 2018 een aantal nieuwe moties ingediend (Handelingen II 2017/18, nr. 40, item 8). Ik informeer u hierbij graag over de uitvoering.

Moties over Technische eisen binnenvaartschepen (CCR)
Naar aanleiding van een verzoek van Kamerlid Van Aalst heb ik toegezegd uw Kamer nogmaals schriftelijk te informeren over de uitvoering van de moties met betrekking tot de technische eisen aan binnenvaartschepen. Het gaat om de volgende moties:

- de motie Graus van 17 december 2013, waarin de regering werd verzocht er bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) op aan te dringen de technische eisen niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter1 ;
- de motie Smaling/De Boer van 30 oktober 2014, waarin de regering werd verzocht om een speerpunt te maken van het afschaffen van overbodige eisen door de CCR2 ;
- de motie Smaling/Jacobi van 31 mei 2016, waarin de regering werd verzocht om, bij schepen tot 86 meter de CCR-eisen alleen van toepassing te laten zijn bij nieuwbouw, verbouw of ombouw van een binnenvaartschip.

Over de voortgang met betrekking tot de uitvoering van die moties hebben mijn voorganger en ik uw Kamer meermaals mondeling en schriftelijk geïnformeerd. Volledigheidshalve verwijs ik nog naar de brief van 8 december 2015 waarin een uitgebreid overzicht is opgenomen. Het ministerie heeft al sinds het uitbreken van de crisis voortdurend aandacht gevraagd bij de CCR voor het feit dat veel scheepseigenaren in de problemen zouden komen als de overgangstermijnen bij de technische eisen, die in 2001 waren vastgesteld, zouden aflopen.

De Nederlandse inzet ging verder dan voor kleine schepen alleen, omdat problemen zich konden voordoen ongeacht de scheepslengte. In eerste instantie wilden de andere lidstaten in het geheel niet praten over aanpassing van de eisen. Pas in 2014 heeft Nederland, als voorzitter van de CCR, voor elkaar gekregen

MOTIE VAN DE LEDEN SIENOT EN REMCO DIJKSTRA

Voorgesteld 31 mei 2018
De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel nieuwe regels op de binnenvaartsector afkomen;

constaterende dat schippers beperkte investeringsruimte hebben om aan nieuwe richtlijnen te voldoen;

constaterende dat onze vaarwegen verladers kansen bieden voor duurzaam en goedkoop transport;

overwegende dat een toegepast kennisinstituut als MARIN de sector kan helpen om onderscheidende concepten te ontwikkelen die de concurrentiepositie van de binnenvaart versterken;

verzoekt de regering om, in samenwerking met een kennisinstituut als MARIN onderzoek te doen naar rendabele, onderscheidende en duurzame concepten voor bestaande en nieuwe schepen in de binnenvaart, en gaat over tot de orde van de dag.

Sienot
Remco Dijkstra

MOTIE VAN HET LID LAÇIN

Voorgesteld 31 mei 2018
De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Declaration of Nijmegen als doel heeft om de CO2-uitstoot van de binnenvaart tot 2030 met 20% te reduceren;

constaterende dat een aantal spelers in de binnenvaartsector de Declaration heeft getekend maar de vertegenwoordigende organisaties van de binnenvaartschippers ontbreken;

overwegende dat de binnenvaartschippers een onmisbare schakel zijn bij het verduurzamen van de binnenvaart;

verzoekt de regering, in gesprek te gaan met vertegenwoordigende organisaties van de binnenvaartschippers en zich in te spannen om hen aan te laten sluiten bij de Declaration of Nijmegen, en gaat over tot de orde van de dag.

Laçin

MOTIE VAN HET LID SIENOT C.S.

Voorgesteld 31 mei 2018
De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende dat stilliggen voor een sluis een veelvoorkomend probleem is voor binnenvaartschippers, waar de Kamer al eerder aandacht voor vroeg per aangenomen motie (34 775 XII, nr. 59);

overwegende dat het beter is voor de binnenvaart als de schepen kunnen doorvaren zonder lange wachttijden bij de sluizen;

constaterende dat goederentransport over water een duurzame vorm van transport is en dit kabinet daarom vrachtverkeer over water wil stimuleren;

overwegende dat oplossingen, zoals centrale bediening op afstand, voorhanden lijken te zijn;

verzoekt de regering, te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om openingstijden van sluizen in Nederland te verruimen, en de Kamer daar na de zomer over te informeren, en gaat over tot de orde van de dag.

Sienot Van der Graaf Von Martels Remco Dijkstra

MOTIE VAN DE LEDEN VAN AALST EN LAÇIN

Voorgesteld 31 mei 2018
De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de binnenvaart wordt afgerekend op CCR-regels die in technisch en/of economisch opzicht onhaalbaar zijn voor bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot;

verzoekt de regering om, kleine binnenvaartschepen (dat wil zeggen: korter dan 86 meter en/of met een maximaal laadvermogen van minder dan 1.500 ton), naar voorbeeld van Duitsland, te vrijwaren van de toepassing van de CCR-regels die een bedreiging vormen voor een financieel gezonde bedrijfsvoering, en gaat over tot de orde van de dag.

Van Aalst Laçin

dat voor een aantal technische eisen de overgangstermijn met vijf jaar kon worden verlengd, om naar definitieve oplossingen voor de problemen bij deze technische eisen te zoeken. Er was echter geen enkele CCR-lidstaat of EU-lidstaat die onverkort wilde afzien van de toepassing van deze technische eisen, zelfs niet voor schepen kleiner dan 86 meter.

Uitgebreid onderzoek in opdracht van het ministerie had uitgewezen dat juist deze technische eisen de sector voor grote problemen zou plaatsen wanneer de overgangstermijn zou aflopen. De bepalingen genoemd in de motie Smaling/De Boer vielen ook onder dit moratorium. Voor alle bepalingen die in de motie worden genoemd, zijn inmiddels op initiatief van Nederland alternatieve oplossingen gevonden. Hiermee zijn voor de sector vele honderden miljoenen aan verplichte investeringen bespaard gebleven, tegen een vergelijkbaar veiligheidsniveau.

De Nederlandse inzet is uiteraard niet gestopt. Recent is een mooi resultaat bereikt ten aanzien van de geluidseisen. Op 10 april jl. is in CESNI7 in meerderheid gekozen voor een voorstel dat recht doet aan de wens om het geluid van bestaande schepen verder te verminderen, zonder het onmogelijke te eisen van de scheepseigenaar. Dit voorstel zal op aanstaande najaarsvergadering van CESNI geagendeerd worden ter definitieve vaststelling en dan per 1 januari 2020 in werking kunnen treden.

Technische eisen aan binnenvaartschepen zijn een internationale aangelegenheid. Zowel de EU als de CCR hebben hier hun bevoegdheden. Om besluiten terug te kunnen draaien in EU-verband, is een meerderheid noodzakelijk. Om besluiten terug te kunnen draaien in CCR-verband, is zelfs een unaniem besluit nodig. U heeft kunnen lezen dat er goede resultaten zijn bereikt door de Nederlandse inspanningen. Het is echter niet mogelijk gebleken om internationaal draagvlak te krijgen om schepen kleiner dan 86 meter helemaal uit te zonderen van technische eisen. Dit heeft bij sommige partijen tot de indruk geleid dat ik genoemde moties niet zou hebben uitgevoerd. In dat beeld herken ik mij zeker niet. Mijn voorganger en ik hebben altijd alles op alles gezet om de gevolgen van de technische eisen voor de binnenvaartsector zoveel mogelijk dragelijk te maken, zowel voor de kleine schepen als voor de grote. Echter, in een internationale context ben ik ook afhankelijk van de andere lidstaten.

Moties over mobiele telefoons in de scheepvaart
In de motie Van Tongeren (Kamerstuk 31 409, nr. 178) verzoekt de Kamer de regering om samen met de betrokken sectoren te kijken hoe techniek ingezet kan worden om afleiding door mobiele telefoons onmogelijk te maken. In de motie Van Aalst (Kamerstuk 29 398, nr. 595) verzoekt de Kamer de regering om te onderzoeken of de scheepvaart uitgezonderd kan worden bij wetgeving om het gebruik van mobiele apparatuur achter het stuur/roer te verbieden. Op 21 maart jl. heeft een overleg met de betrokken sectoren (Rijkswaterstaat, BLN, CBRB, ASV, IVR, politie en verzekeraar EOC) plaatsgevonden.

Geconstateerd is dat:

- de mobiele telefoon onderdeel uitmaakt van de noodzakelijke apparatuur voor een schipper om zijn vaartaak zorgvuldig en veilig uit te voeren;
- er vooralsnog geen adequate oplossing voorhanden is die de ongewenste afleiding veroorzaakt door de mobiele telefoon onmogelijk maakt;
- het niet aantoonbaar is dat afleiding door de mobiele telefoon de oorzaak is van ongelukken. Uit onderzoek blijkt dat de «human factor» een rol speelt als oorzaak van incidenten op het water. Afleiding in het algemeen wordt beschouwd als één van de aspecten van de human factor. Naar verwachting zal middels extra aandacht voor bewustwording bij schippers meer effect worden gesorteerd dan met aanscherping van regelgeving. Daarom zijn de volgende handreikingen gedaan:
- Het ministerie gaat bekijken of uit het onderzoek naar de werkbelasting (TASCS8) relevante informatie te halen is over afleiding en de rol van de mobiele telefoon.
- • De verzekeraars en de brancheorganisaties is verzocht te bekijken hoe zij hun leden het best kunnen benaderen om de bewustwording te vergroten.
- De politie is verzocht haar inspecteurs te informeren van onderhavig bevindingen en hen te benadrukken de mogelijke rol van de mobiele telefoon mee te nemen in het onderzoek bij incidenten. Ik wil inzetten op bewustwording bij de schipper. Minder regeldruk, meer eigen verantwoordelijkheid. T.a.v. de motie om te onderzoeken of de scheepvaart uitgezonderd kan worden van het verbod op het gebruik van mobiele apparatuur achter het stuur, heeft juridisch onderzoek uitgewezen dat het verbod op het vasthouden van de telefoon achter het stuur nu al niet van toepassing is op schippers tijdens het varen. Het verbod hangt onder de Wegenverkeerswet 1994 en niet onder de Scheepvaartverkeerswet. Onder de Scheepvaartverkeerswet is zelfs de verplichting tot het gebruik van communicatiemiddelen, bij voorkeur de

marifoon, opgenomen, waarbij de mobiele telefoon veelal als reservevoorziening fungeert.

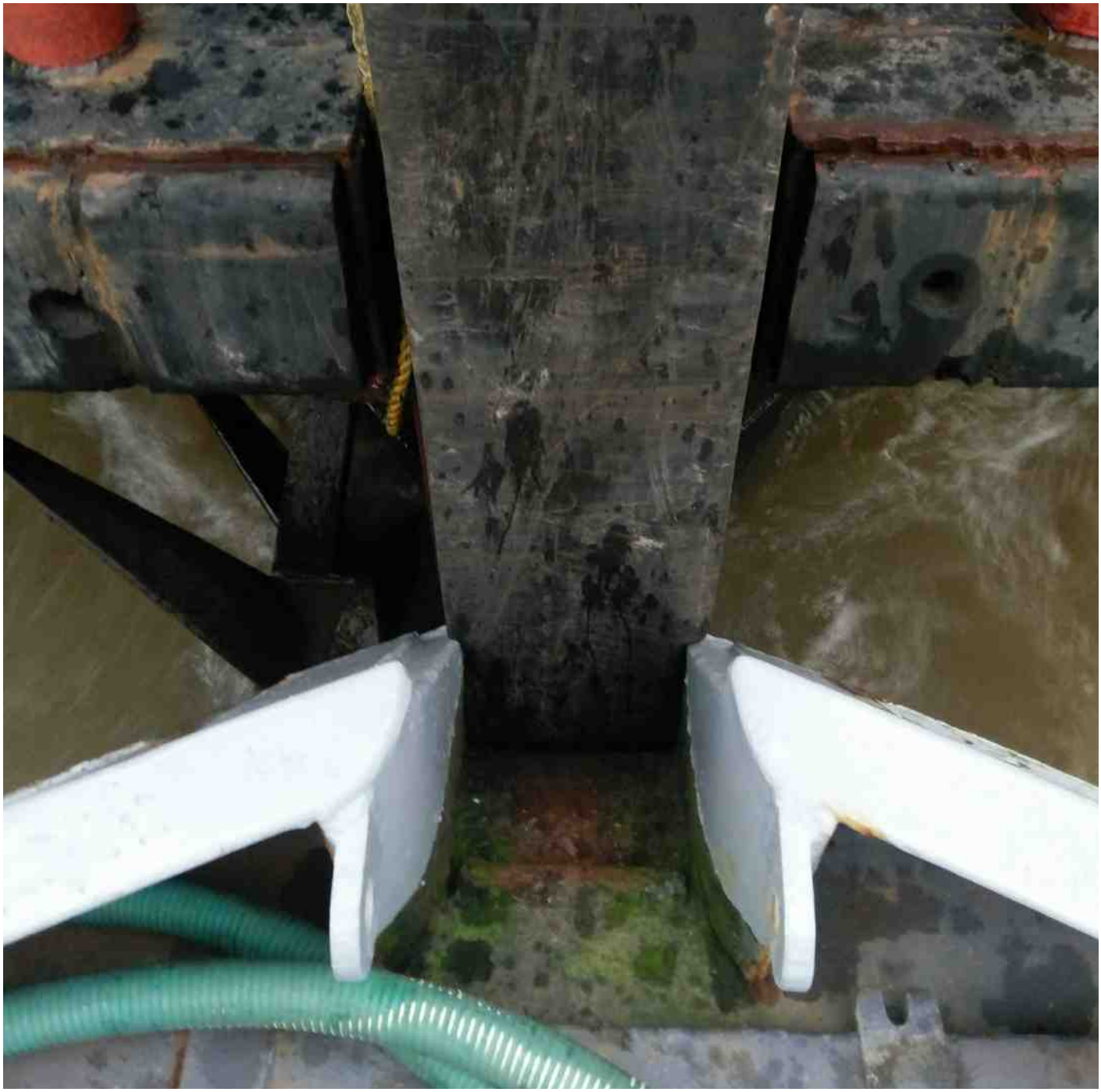
Ik beschouw beide moties hiermee als uitgevoerd.

Digitale transportstrategie goederenvervoer

Tot slot wil ik u graag informeren over het volgende. Op 1 mei 2018 is het digitale overheidsloket, Single Window voor Maritiem en Lucht, met betrokkenheid van vele overheidsdiensten en bedrijfsleven, volledig operationeel geworden. Dat betekent dat schepen die ons land aandoen en weer verlaten informatie bij de overheid digitaal kunnen aanleveren en slechts eenmalig hoeven aan te bieden. Daarnaast heeft Nederland ervoor gekozen het van oorsprong maritieme Single Window te verruimen naar EU grensoverschrijdende luchtvracht. Het Nederlandse Single Window kan op jaarbasis ruim 40 miljoen berichten verwerken. Nederland is hiermee koploper in Europa. Op dit moment werken we aan de volgende fase: een digitale transportstrategie voor goederenvervoer. Dit is in lijn met de toezegging die ik u deed in het AO Transportportraad van 22 november 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 679), om een digitale transportstrategie op te stellen. Met behulp van deze strategie wil ik de overheid actief laten bijdragen aan de ontwikkeling van een toekomstbestendige «data delen infrastructuur» voor goederenvervoer. De strategie moet handvatten bieden die er enerzijds toe bijdragen dat de multimodale transportketens beter op elkaar aansluiten en anderzijds dat overheden papierloos transport toestaan. Dat leidt tot kostenreductie, vermindering van administratieve lasten, verbeterde betrouwbaarheid van transport en verduurzaming. Voor de ontwikkeling van deze digitale transportstrategie wordt samengewerkt met verschillende marktpartijen en overheidsdiensten. Ook vindt internationale afstemming plaats, zeker ook in EU kader waar de ontwikkeling van een Digitale Single Market prioriteit heeft. Ik streef ernaar deze digitale transportstrategie eind 2018 naar uw Kamer te sturen.

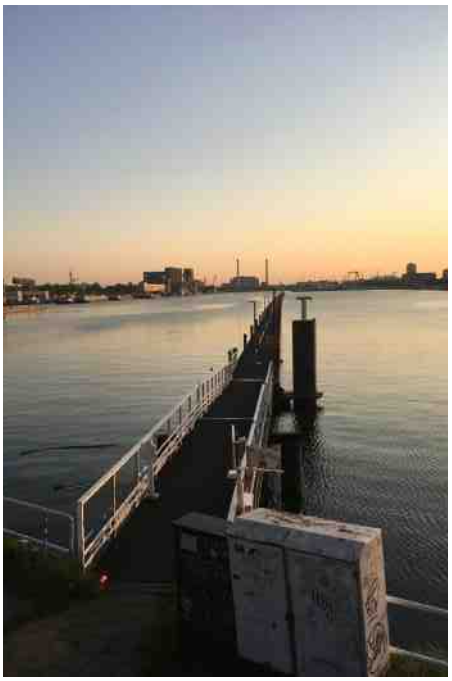
Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



Maashaven ponton

Maashavenponton ligplaatsen ca. 3 weken leeg



Onbegrijpelijk is het voor de binnenschippers. Nog onbegrijpelijker zijn de kort aangebonden en vaak starre antwoorden van de havendienst Rotterdam aan de schippers, die vragen of de ligplaatsen aan het Maashavenponton gebruikt mogen worden.

Er wordt dan door havendienst Rotterdam aan de schippers gevraagd “of de schippers niet kunnen lezen of zo”!
De ASV vindt het ook onbegrijpelijk dat dit zo blijft voortduren, terwijl de ASV de vraag over het lege Maashavenponton op 8 mei 2018 via mail aan de overlegpartners WBR/HBR-overleg heeft voorgelegd.

Het WBR /HBR is een overleg waar de binnenvaartorganisaties met het havenbedrijf Rotterdam knelpunten en praktijkkennis van binnenschippers delen om tot een goede oplossing te komen. Tot nu toe heeft de ASV op haar vraag nog geen antwoord ontvangen.
Nu maakt de ASV zich grote zorgen, omdat nu en komend Pinksterweekend en daarna toch meerdere binnenschippers een ligplaats willen hebben en het lege Maashavenponton zich nog steeds in de Maashaven bevindt.
We zouden graag zien, dat de starheid bij havendienst Rotterdam eens wat minder werd en men wat soepeler om zou gaan met deze potentiele ligplaats, totdat het ponton werkelijk wordt weggesleept voor de werfbeurt. Tenslotte betaalt de binnenvaart toch ook voor zijn ligplaatsen via havengeld?

Wij vragen begrip en een pro-actief binnenvaartbeleid van de haven van Rotterdam, waarbij de belangen van de schipper als uitgangspunt dienen.

Verslag monitoren ligplaatsen Rotterdam

17-05-2018

Aanwezig: CBRB/BLN/ASV/Havenbedrijf Rotterdam/ Divisie havenmeester

Bijeenkomst betreft ligplaatsen in het Rotterdamse havengebied. Wat kan beter?

Er zijn drie vragen:
1. Of het monitoren wel klopt.
2. Of er nog meer zaken naar boven komen die, direct of indirect, met ligplaatsen te maken hebben.
3. Toekomstige ontwikkeling van ligplaatsbehoefte.

We zijn met z’n allen door de havens gegaan. We mochten op briefjes schrijven wat er beter kan en/of wat er mist en dat dan op een havenkaart plakken.

Op die briefjes stond:
1. Maashaven. Hiervoor heeft de ASV aangegeven, dat er te weinig walstroomaansluitingen zijn en dat grote schepen die havens mijden, omdat de walstroom kabels veel te zwaar zijn. Dat vond BLN/CBOB onzin.
2. Dan was er nog een vraag over de ligplaats. Daar mag nu max. 110 meter liggen, maar je kan er ook makkelijk met 135 meter liggen en de vraag was dan ook of dit zo kan worden.
3. Waalhaven. Waren de opmerking dat pier 4 niet te bereiken is door ruimtegebrek, omdat daar pontons liggen. Bij Waalhaven pier 3 (havennummer 2237) liggen twee duwbakken op de niet-bakkenplaats. Hierdoor is de plaats onbedoeld bezet. Het systeem BLIS zegt dat je op sommige plaatsen mag liggen, maar de borden zeggen van niet.
4. Frisohaven. De diepgang behoort 4,5 meter te zijn, maar er ligt vaak een schip vast.
5. Eemhaven. Kan er een auto-afzetplaats komen in de Eemshaven?
6. Vondelingenplaats. Geen commentaar.

7. Botlek. De steigers zijn niet allemaal openbaar en er is te weinig ligplaats voor de drogelading schepen.
8. 8. Hartelkanaal Oost. Daar liggen op steiger 1 en 2 vaak coasters. Echter, zijn dat officieel wachtsteigers voor coasters?
9. Dintelhaven. ASV heeft de slechte palen nog maar een keer benoemd en daar ging het havenbedrijf al iets aan doen.
10. Calandkanaal Oost. Geen opmerkingen
11. Calandkanaal West. Er is maar één steiger en als er een boot ligt te lossen, is er gewoon te weinig plaats. Daarbij is het voor kleinere schepen met harde wind en passerende zeeboten niet prettig liggen. Daarom heeft de ASV nogmaals gevraagd of ze in de Europoort niet eens steigers kunnen maken.
12. Maasvlakte Zuid. De ligplaatsen daar zijn te ver varen nu het lossen/laden van containers verhuisd is naar Maasvlakte Noord en MV2.
13. Maasvlakte Noord. Bij de Antarcticakade is te weinig plek.
14. Maasvlakte 2. Er is maar één ligplaats voor koppelverbanden in de Margriethaven. Koppelverbanden met 2 duwbakken langszij hebben geen alternatief.

In een van de hoeken van de havenkaart konden algemene opmerkingen en vragen worden geplakt:

- BLIS werkt niet goed in de praktijk, omdat er veel afwijkingen zijn van de bebording in de afmetingen van ligplaatsen (lengte en breedte).
- Toestaan dat kegelschepen met 1 en 2 kegels bij elkaar mogen afmeren en niet meer op afzonderlijke ligplaatsen.
- Het gebruik van spudpalen in de hele haven toestaan (Dat het overal mag m.u.v. plaatsen waar het absoluut niet kan, zoals bijv. bij tunnels).
- In het Calandkanaal de beperking van afmeerduur eraf halen. Dit geldt ook voor de Antarcticakade. Volgens de gebruiker kan het op bepaalde stukken wel.
- Merwehaven. De vraag is hoe lang bunkerschepen daar nog mogen blijven liggen.

We zijn alle punten nog eens doorgelopen en daar konden we dan opmerkingen bij geven.

BLN was het niet eens met het ASV-standpunt over walstroom. BLN vindt dat iedereen MOET aansluiten, want BLN denkt dat je anders al je ligplaatsen kwijtraakt in de stad (steden). ASV antwoordde hierop: Er is walstroom gekomen, waar bijna iedereen graag gebruik van maakt. Waarom weer verplichten. Daardoor jaag je schippers tegen je in het harnas. Als je het vrijwillig laat, zal alleen een enkeling niet aansluiten.

ASV heeft ook nog over de hoge kosten gesproken. BLN-CBOB vond dit geen argument, want BLN-CBOB had het uitgerekend en de schipper is goedkoper uit dan dat hij met zijn generator draait. Op de opmerking dat een paar jaar geleden een schip 80 euro per dag kwijt was, kwam geen antwoord.

BLN gaf aan dat de gemeente Rotterdam heel slecht te bereiken is en dat ze niks laten weten. Alleen aan de bewoners, maar wij als bonden krijgen niks te horen. BLN gaf ook nog aan dat de ASV ook nog bezig was met binnenkant Noordereiland en dat ze daar ook nog over hoort. De bewoners hebben wel een brief gekregen en BLN en havenbedrijf Rotterdam zouden graag die brief krijgen. Er is ook nog gezegd dat er geen ligplaatsen mogen verdwijnen, dus als de gemeente dat wil, dan moeten ze zorgen voor andere ligplaatsen.

Over de Botlek hebben het ook nog even gehad. Havenbedrijf Rotterdam heeft nog niks gehoord wat er gaat gebeuren bij EBS. Zodra dat verandert, krijgt de ASV het te horen. De ASV heeft nog aangeven, dat als er een ligplaats voor droge lading komt, dat er dan geen tankers mogen gaan liggen.

Er is afgesproken dat ze dit allemaal mee gaan nemen en dat we later nog eens bij elkaar zullen komen om te bespreken wat ze wel en wat ze niet kunnen doen met onze aanvulling op de ligplaatsen.

Opmerking op facebook:

1. *Wij zijn in de winterdag, wanneer in alle vertrekken de verwarming aan staat, ook ca. € 80,00 per dag kwijt aan walstroom ... In de zomer ook nog altijd ca. € 50,00 per dag. Ons aggregaat verbruikt ca. 30 ltr. per dag en dat betekent (bij de huidige olieprijs van alweer over de € 500,00 per kuub) dus € 20,00 per dag ... Een aanzienlijk verschil ....*
2. *Die mannen van de BLN van kantoor wil ik wel uitnodigen om hier aan die kabel te leuren.*

Vreemde fratsen bij sluis III (Wilhelminakanaal)

Onlangs hebben we met onze spits (39 x 5,05 m) wel iets heel geks meegemaakt in de nieuwe sluis van het Wilhelminakanaal (sluis III, afmetingen: 110 x 10,50 m).

We waren leeg onderweg naar Geertruidenberg en kwamen aan sluis III. Er lagen 2 schepen boven de sluis te wachten met een lengte van 64 meter resp. 63 meter Dat leek ons duidelijk; wij konden met de eerste van 64 meter mee schutten. De sluismeester deed hier echter heel warrig over en toen we goed en wel vastlagen in de sluis, netjes achter de buurman, vóór en achter voldoende ruimte, sommeerde de sluismeester ons om de sluis te verlaten.

Wij vroegen wat hiervoor de reden was en kregen als antwoord, dat hier maar met een lengte van 86 meter geschut mocht worden. En al die overige meters dan? Met het 2e schip konden wij dus ook niet schutten. Dat werd dan de 3e schutting voor ons.

Inmiddels lag er een schip van 57 meter achter ons en een snel rekensommetje leerde dat hij niet met ons mocht schutten. Totale lengte zou dan 97 meter zijn. Maar wat schertste onze verbazing; hij mocht gewoon met ons invaren.

Op onze vraag aan de sluismeester of de toegestane lengte van 86 meter ineens niet meer bestond, kregen we als antwoord dat er intern overleg was geweest en dat het schip van 57 meter toestemming had gekregen om met ons te schutten.

Snappen wij het nog???????
We zijn benieuwd of andere schippers zich hier ook in herkennen.

Willem Stam en Corrie van Dongen
meters. Stapper

Reactie op facebook:
Over de breedte is bij sluismeester ook niets bekend, volgens hem passen er geen 2 spitsen naast elkaar...maar wij hebben de proef op de som genomen en het PAST..het wordt gewoon tijd dat Kadaster de sluis eens op meet en dan de maten door geeft aan de CB.

Sluis Grave

Politiek, politiek: ongeval in Grave besproken in een Algemeen Overleg Maritiem

Op 17 mei 2018 heeft het Algemeen Overleg Maritiem van de commissie Infrastructuur en Waterstaat met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, plaatsgevonden.

Ook de Kamerleden hebben zich bezighouden met het ongeval in Grave, waarbij de rol van Rijkswaterstaat kritisch belicht wordt.

Zo vraagt de **heer Dijkstra (VVD)** tijdens het Algemeen Overleg Maritiem in de Kamer zich af : “Wie is aansprakelijk? Wat was eigenlijk de schade? Hoeveel was dat?”.
Dijkstra stelt vast dat de OVV (Onderzoeksraad voor de Veiligheid) er een rapport over heeft geschreven wat “best wel kritisch”is. Er zijn fouten gemaakt, constateert de VVD. Althans, er is niet op tijd opgeschaald. Er zijn kritische aanbevelingen. Dijkstra vraagt zich af: Wat gaan we daarmee doen? Wanneer gaan we dat bespreken? Is het handig om Rijkswaterstaat meer tools in handen te geven? Bovendien stelt de VVD’er vast dat sommigen zich afvragen of ze (RWS) wel capabel waren om daar goed op te treden.

De heer **Laçin (SP)** wijst tijdens het Algemeen Overleg Maritiem erop, dat door de aanvaring op 29 december 2016 de binnenvaart wekenlang geen gebruik heeft kunnen maken van deze waterweg. Een van de oorzaken dat de aanvaring heeft plaatsgevonden, was, volgens Laçin, dat personeel vanuit het buitenland urenlang op een moeilijk stuk vaarweg heeft gevaren en de risico’s niet kon inschatten. Hij stelt dat hiermee niet alleen de continuïteit van de binnenvaart in gevaar komt, maar ook het schreeuwende tekort aan personeel weer duidelijk wordt. De heer Laçin (SP) wil graag weten van de Minister wat zij gaat doen om de sector aantrekkelijk te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**
Antwoordt dat Rijkswaterstaat direct na het incident meerdere schadeclaims heeft ontvangen. De hoogte van die claims is niet bekend. Maar Rijkswaterstaat heeft ook, net als een groot aantal andere partijen, een claim ingediend bij de verzekeringsmaatschappij van het bewuste schip. De omvang van de claim van Rijkswaterstaat bedraagt 12,5 miljoen euro. De rechtbank heeft inmiddels besloten, dat door de verzekeringsmaatschappij een bedrag van negen ton moet worden betaald. Het Rijk is niet aansprakelijk gesteld. Eén van de aanbevelingen uit het rapport van de OVV is om Rijkswaterstaat meer bevoegdheden te geven met betrekking tot het stilleggen van de scheepvaart bij zeer slechte weersomstandigheden. Daarop zijn inmiddels van de schippers de reacties gekomen, dat zij dat niet begrijpen, omdat je natuurlijk ook bij mist gewoon je radarsystemen hebt. De Minister beraadt zich op al deze aanbevelingen en alle andere aanbevelingen in het OVV-rapport. De reactietermijn die daarvoor staat, heeft als maximum zes maanden.

De heer **Von Martels (CDA)**: is het eens met de Minister als zij zegt dat zorgvuldigheid is geboden, alleen duurt, vindt hij, dat wel erg lang: anderhalf jaar. In december 2016 heeft dit incident plaatsgevonden en nu is het rapport van de OVV opgeleverd. Vervolgens wordt er weer zes maanden over gepraat en dan zijn we inderdaad twee jaar na het incident, voordat er misschien passende maatregelen genomen kunnen worden. Dus pleit hij voor enige voortvarendheid.

De gemeente Geertruidenberg en de binnenvaart

De Donge, een prachtige rivier die door onze gemeente loopt. Met mooi weer varen de bootjes af en aan, lekker naar de Biesbosch of gewoon op doorreis.

Een rivier die ook nog steeds gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van Binnenvaartschepen. Geertruidenberg en Raamsdonksveer waren ooit ook echte schippersplaatsen.

Wie kan het zich nog herinneren? Met Kerstmis lagen de schepen rijen dik, er was amper nog doorvaart mogelijk in de Donge. Er werd gezegd dat je over de schepen van ’t Veer naar den Berg kon lopen.

Deze gemeente heeft een rijke binnenvaarthistorie. Ook de middenstand was en is bij de scheepvaart gebaat. Al die schippers hebben immers boodschappen nodig. Belangrijk is dan natuurlijk dat er afmeermogelijkheden zijn.

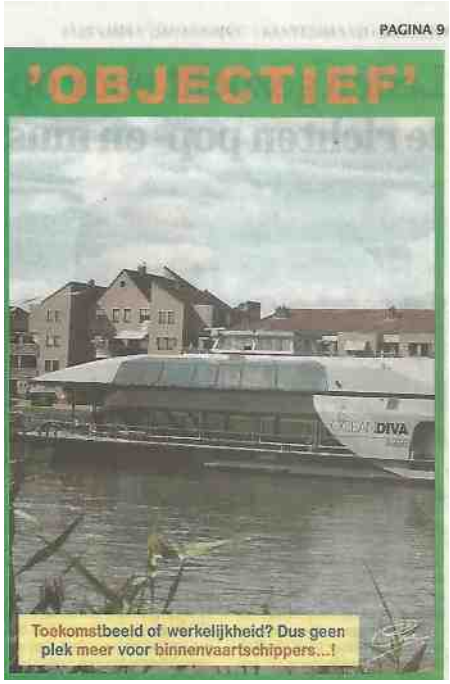
Zo is er voor de kleinere binnenvaartschepen een steiger aan de Timmersteekade in Geertruidenberg waar ze af kunnen meren. Fijn ook voor de schipper die hier zijn thuishaven heeft, zoals wij (motorschip “Stapper”).

Nu wil de gemeente hier extra ligplaatsen gaan realiseren voor historische woonschepen. Op zich een nobele gedachte; het is belangrijk dat historisch varend erfgoed in stand wordt gehouden.

Maar wat wil nu het geval? De aanlegsteigers voor deze historische schepen moeten nog gerealiseerd worden, maar een aantal van deze woonschepen heeft zich hier al gemeld. Eén van hen heeft aan de gemeente gevraagd of hij niet zolang af kan meren aan het binnenvaartsteiger (dit vinden wij overigens beneden alle peil). Geen probleem, zegt de gemeente. En het binnenvaartschip dat hierdoor zijn plek kwijtraakt? Tja, die heeft pech. De officiële regeling, die is vastgesteld door de gemeente, namelijk dat er een speciale ligplaats is voor de beroepsvaart, lapt diezelfde gemeente aan zijn laars.

De oplossing is simpel. Ofwel de gemeente zoekt voorlopig een andere plek voor de historische schepen, ofwel de gemeente vraagt de historische schepen om pas naar Geertruidenberg te komen als er ook daadwerkelijk plaats voor hen is. De huidige situatie; de beroepsvaart verdrijven van hun vaste ligplek, is onacceptabel. Het is schrijnend dat de gemeente op deze manier de Binnenvaart verjaagt. Juist deze gemeente met een rijke Binnenvaarthistorie.

Corrie van Dongen
Motorschip “Stapper”.



Stremming van de Westsluis in Weurt

RWS is bezig met de voorbereiding van de noodzakelijke stremming van de Westsluis Weurt i.v.m. de renovatie van de schuiven van de Waaldeur in Weurt en heeft daarbij een aantal vragen aan de ASV gesteld, die we hierbij aan u voorleggen.

WERKZAAMHEDEN
De volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

Waaldeur
- Verwijderen van 4 deurschuiven en vervangen door 4 nieuwe deurschuiven;
- Vervangen van aanverwante onderdelen van de deurschuiven (hijsogen, geleide blokken, afdichtingen incl. bevestigingstrips en ondersabeling, geleidestrips)
- Vervangen van geleidingen
- Vervangen van de aandrijving (koppelstangen, tandheugels, lagers, oliekeringen, etc.)
- Inspecteren van belangrijke onderdelen
- Conserveren van onderdelen

Middendeur
- Renovatie van 1 deurschuif
- Vervangen geleiding incl. ondersabeling
- Inspecteren van belangrijke onderdelen
- Conserveren van onderdelen

MAATREGELEN BEPERKEN HINDER BINNENVAART
Gelet op de vele uit te voeren werkzaamheden zal de totale duur van het werk 14 kalenderdagen zijn.

RWS zet in op een zo kort mogelijke stremming van de Westluis Weurt om de hinder voor de binnenvaart te minimaliseren en heeft hiervoor de volgende maatregelen genomen:
- Er zijn de afgelopen maanden veel inspecties uitgevoerd om inzicht te kunnen verkrijgen in de staat van de onderdelen van de sluisdeuren voor een duidelijk overzicht van de te vervangen en te repareren onderdelen. Hierdoor wordt het risico van onverwachte zaken, die tijdens de uitvoering naar boven kunnen komen, geminimaliseerd.
- Er worden nu 4 nieuwe schuiven in de Waaldeur geplaatst i.p.v. reparatie van de 2 kapotte schuiven. Daarnaast zullen de 4 bestaande schuiven en andere onderdelen worden gerepareerd, zodat deze als reserveonderdelen kunnen worden gebruikt.
- De aannemer zal met 2 ploegen werken (16 uur per dag), ook in het weekend (7 dagen per week).
- Op verzoek van RWS zal de aannemer op een zaterdag beginnen, zodat bij een uitloop van de werkzaamheden deze in het weekend zal vallen, waardoor de hinder voor de binnenvaart wordt geminimaliseerd. Indien de werkzaamheden meevallen, betekent dit dat de stremming 1 of meerdere werkdagen korter zal zijn.
- Er zal uitgebreide communicatie richting de beroepsvaart en recreatievaart worden verricht conform Minder Hinder Vaarwegen van RWS.
- Bij Verkeerspost Nijmegen zal een tekstkar worden geplaatst. Bij Heumen zal gebruik worden gemaakt van de bestaande informatiebord. Daarnaast onderzoekt RWS of ook op andere manieren gecommuniceerd kan worden.

PERIODE VAN STREMMING
De stremming zal zeer waarschijnlijk zaterdag 9 juni beginnen en tot en met vrijdag 22 juni duren.

Er is voor deze periode gekozen, omdat voor de veiligheid en de snelheid van de werkzaamheden dan gebruikt kan worden gemaakt van daglicht (dubbele ploegen). Uitvoeren van de werkzaamheden in het najaar (minder daglicht en grotere kans op regen, wind en vorst) zal een veel langere stremming tot gevolg hebben.

RISICO'S
De beschikbaarheid van de Oostsluis van Weurt is van groot belang bij de stremming van de Westsluis.

Op dit moment geldt er een lengtebeperking van 110 meter. De Waaldeur van de Oostsluis zal voor de stremming in juni worden hersteld, zodat de lengtebeperking kan vervallen. RWS zal ook kijken welke maatregelen kunnen worden genomen om de beschikbaarheid van de Oostsluis zoveel mogelijk te garanderen.

Een ander risico is de waterstand:
Hoogwater
- Bij 12,8 +NAP (Nijmegen Haven) zijn de beide sluizen gestremd
- Bij 9,70 +NAP is er bij de Oostsluis sprake van getrapt schutten

Laagwater
- Bij een waterstand lager dan 7,20 +NAP zal er sprake zijn van een beperking van de diepgang van schepen (zoveel minder dan de waterstand van 7,20 +NAP)

RWS kan circa 2 weken voor begin van de stremming (circa vrijdag 25 mei) inschatten wat de te verwachte waterstand zal zijn.

Vragen aan u
RWS heeft de volgende vragen:
- Heeft u vragen of opmerkingen over de stremming?
- Welke aandachtspunten heeft u bij de stremming?
- Welke minimale waterstand bij Nijmegen Haven is voor de binnenvaart nog acceptabel?
- Welke suggesties heeft u voor de communicatie richting de binnenvaart?

De Seine: het hoofdpijndossier van de VNF

Een hoofdpijndossier kun je het zo langzamerhand wel noemen: het niet-functioneren van de stuwen en sluizen op de Seine.

Specifiek bij de sluizen van Vives-Eaux wil het drama maar niet eindigen.

Het lijkt erop, dat de oorzaak aan de ene kant is dat er sprake is van jarenlang achterstallig onderhoud en aan de andere kant onkunde bij de bouw van nieuwe projecten. Een samenkomst van die twee zaken maakt het drama compleet.

De nieuwe sluizen en vooral de nieuwe stuwen blinken uit door schoonheid en vistrappen, maar tegelijkertijd is de constructie zodanig dat schepen met hoog water niet meer over de stuw kunnen varen. Dat heeft dit jaar, ten tijde van het hoge water op de Seine al voor lange stremmingsperioden gezorgd.

Na meer dan een maand voor de stremming gelegen te hebben waren op 16 februari de schippers zich gaan roeren en verzamelden 100 schippers zich bij de sluis van Vives-Eaux, bijgestaan door de toegesnelde pers. Dat herhaalde zich op de sluis van Marolles op 21 februari. Na een gesprek met de schippers heeft de VNF als noodgreep het in gebruikstellen van de oude sluis toegepast.

De oude sluis, die nog naast de nieuwe ligt, is echter al tientallen jaren buiten gebruik en werd niet meer onderhouden. Dus is de bedrijfszekerheid zeer dubieus. De schippers zijn dan ook niet verbaasd als, nu de grote sluis van Vives-Eaux al maanden buiten bedrijf is, op 28 april de oude, kleinere sluis het begeven heeft.

En weer komt het scheepvaartverkeer op de Seine stil te liggen. Het resultaat laat zich raden; bij de haven van Nogent sur Seine; waar het altijd dringen was bij de laad- en loskade (containers, tankers, bauxiet, pallets en vermiculiet werd gelost en geladen), liggen nu nog maar enkele schepen. Weinig schippers durven het na alle rampspoed nog aan om een reis aan

te nemen naar of van de (petite) Seine.

Nu zou de kleine sluis (met zijn schuine kanten) van Vives-Eaux, nadat een sluisdeur het begeven had, op 6 mei (om 20.00 uur) gerepareerd zijn, zegt het VNF "AVIS" (mededeling). Of toch niet? De geluiden zijn tegenstrijdig. En de vraag is of er nog plaats is bij de sluis om te liggen, want zoveel plaats is er niet. En waar moet je blijven als je aan komt varen en alles ligt vol? De sluiswachter van Vives-Eaux is telefonisch nauwelijks te bereiken. Zijn collega's van eerdere sluizen weten het ook niet, maar "het is wel erg druk".

Wij blijven dan maar bij de sluis van Coudray, de sluis opvarend 15 km voor Vives-Eaux. De sluiswachter weet op 6 mei om 17.00 uur te vertellen dat de sluis nog niet gerepareerd is. "Die is zeker niet klaar voor 9 mei", heeft hij net van zijn chef gehoord.

Maar dezelfde avond weten collega's te vertellen dat de sluis de volgende dag (7 mei) om 06.00 uur gaat beginnen (wat ook blijkt te kloppen). Zo is er niet alleen veel oponthoud; er is ook veel onzekerheid en dat maakt het niet makkelijker.

Tegelijkertijd houdt de VNF iedereen via een site wel goed op de hoogte van wat er allemaal kapot is, wie er ingezet worden om het te repareren, dat ze ook op feestdagen doorwerken en dat allemaal gelardeerd met foto's die hardwerkende mensen in hopeloze posities gewurmd bij de sluizen en/of stuwen laten zien.

Maar hoe indrukwekkend ook; de noodzakelijke informatie komt vaak te laat, zoals het "AVIS" dat er 7 mei om 06.00 uur weer geschut wordt, dat pas op diezelfde 7 mei uitgegeven wordt.

Verrassend is het om te zien dat de oude stuw, die niet weggehaald kon worden toen de nieuwe stuw gebouwd was bij Vives-Eaux, omdat er daardoor een werkplaatsje zou gaan verzakken, nu toch opeens grotendeels verdwenen is. De overbodige stuw, die zolang voor zoveel

wateroverlast heeft gezorgd voor schippers maar ook voor bewoners, kon dan kennelijk toch plaats maken. Hadden ze dat maar maanden eerder gedaan.

Op 10 mei is er alweer een stremming bij de oude sluis van Vives-Eaux. Nu moest er weer een duiker aan te pas komen en was het euvel na 4 uur opgelost, maar vervoerszekerheid….de binnenvaart kan dat op de Seine zeker niet meer bieden.

En dat terwijl de bedoelingen toch zo goed leken, maar zo verkeerd uitpakten: als onderdeel van haar moderniseringsbeleid van het bevaarbare netwerk investeerde VNF in de reconstructie van de stuw van Vives-Eaux aan de Seine, in het departement Seine en de Marne.

De werkzaamheden begonnen in maart 2014 en de kosten van dit infrastructuurproject bedroegen € 40 miljoen, medegefinancierd door VNF, de regio Ile-de-France en het wateragentschap Seine-Normandië. Helaas heeft dit project uiteindelijk het tegenovergestelde bereikt van het doel wat men voorhad met de bouw van de nieuwe stuw: Die had als doelstelling de veiligheid van hydraulisch beheer te verbeteren ten dienste van de navigatie en ander gebruik van water (drinkwater, industrieën ...), terwijl de werkomstandigheden van de bedieningsagenten zou worden verbeterd.

Nadat knullig genoeg de oude stuw niet weggehaald werd toen er een nieuwe geplaatst werd, kon je er, volgens de schippers, op wachten dat er een probleem zou zijn in geval van hoog water.

Het water kon niet snel genoeg weg, waarna de sluis voor afvoer van enorme hoeveelheden water werd gebruikt, die was daar niet voor bedoeld en is daardoor inmiddels al maanden buiten gebruik.

In allerijl werd de oude sluis, die tientallen jaren niet gebruikt is, opnieuw in werking gesteld. De begroeiing en de brug over de sluis werden verwijderd, maar schippers hielden hun hart vast: als je zo lang niets doet aan een sluis en je brengt hem opeens weer in werking, zal dat dan goed gaan? Nee dus!

De (zand)schippers die dit als hun vaargebied hebben, zullen er zeker hoofdpijn van hebben, maar de VNF, toch verantwoordelijk voor de gang van zaken, zal er toch ook wel eens slapeloze nachten van krijgen (hopen we dan maar).

Sunniva

Eerste reactie van de ASV op aanbevelingen onderzoeksraad

i.v.m. het ongeval in Grave

De onderzoeksraad doet o.a. de volgende aanbevelingen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat:

1. Creëer voor Rijkswaterstaat als vaarwegbeheerder de wettelijke bevoegdheid om bij extreme weersomstandigheden, het scheepvaartverkeer plaatselijk, geheel of gedeeltelijk, stil te leggen.

De ASV wil 2 problemen noemen bij deze aanbeveling:

- Waar is het draagvlak voor deze regelgeving als (lege) vrachtwagens bij extreme weersomstandigheden gewoon door mogen rijden?
- Waar gaat RWS die schepen leggen? Er is een enorm ligplaatsentekort, waarbij schepen vaak uren moeten varen voor ze ergens kunnen liggen.

2. **Neem het initiatief om bindende afspraken te maken met de binnenvaart- en chemiesector over: (..)**
b. het uitrusten van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren over de binnenwateren met een registratiesysteem dat handelingen en gesprekken in het stuurhuis vastlegt (Voyage Data Recorder).

Dit laatste voorstel heeft wel een enorme impact op het varend bestaan, waarbij een groot deel van het leven zich in de stuurhut afspeelt. De ASV vindt dit wel erg ver gaan gezien het doel versus het middel. Het is onvergelijkbaar met een vliegtuig, waar de cockpit echt niet het karakter heeft van de stuurhut en een schip is niet vergelijkbaar met een vliegtuig, met een kans dat die van de radar verdwijnt met honderden passagiers aan boord.

Verder vindt de ASV het opvallend dat de ECDIS kaarten van Rijkswaterstaat fouten vertoonden. We lezen: “het beeld dat het systeem gaf van de situatie bij Grave is onvoldoende nauwkeurig om een schipper accuraat bij de navigatie te kunnen ondersteunen. Zo is in figuur 11 te zien dat de pijl met de aanbevolen vaarrichting naar de stuw wijst …. De reden dat de pijl met de aanbevolen vaarrichting verkeerd wijst is een fout in het databestand van Rijkswaterstaat, dat gebruikt wordt bij het maken van de elektronische kaart. Uit eigen onderzoek van Rijkswaterstaat bleek dat in het handboek Richtlijnen Scheepvaarttekens het bord voor de aanbevolen vaarrichting (D.3a) uitsluitend naar links wijst, ofschoon er in werkelijkheid ook borden rechtdoor of naar rechts bestaan. Dit heeft zich doorvertaald in de database van Rijkswaterstaat met alle scheepvaarttekens in het areaal en vervolgens ook in de database die de basis vormt voor de elektronische kaart. Alle 36 borden in Nederland met de aanbevolen vaarrichting wezen in het Inland ECDIS systeem naar links, ook indien de feitelijke vaarrichting naar rechts is”.

De ASV wil erop wijzen dat, als zaken verplicht gesteld worden zoals AIS (met een foutpercentage van 17%) en ECDIS kaarten, zoals hierboven genoemd, de gebruiker ervan uitgaat dat men dan ook op die zaken kan vertrouwen.

Verder verbazen uitspraken van de onderzoeksraad als dat het schip niet te volgen zou zijn vanaf de wal, terwijl we allemaal weten dat ieder schip te volgen is via het AIS systeem.

Rol van Rijkswaterstaat en de Onderzoeksraad
In het rapport lezen we niet dat de schip-

per de ketting met waarschuwingsballen kapot heeft gevaren. Dat moet hij gehoord hebben. Die ketting ligt 3 tot 4 honderd meter voor de stuw. Het is toch vreemd dat de schipper ook toen nog met dezelfde gang is doorgevaren.

Het is opvallend dat de onderzoeksraad met geen woord rept over hoe het zeer beschadigde schip na het ongeval verplaatst is. Ons is ter ore gekomen dat dit schip (met benzeen) in opdracht van RWS verplaatst is door boten ZONDER ADN. En ADN is juist een verplichting bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, zeker in dit geval waarbij door schade de benzeen een uiterst gevaarlijke situatie veroorzaakte. Heeft de onderzoeksraad geen onderzoek gedaan naar de verdere afhandeling? Dat verbaast ons zeer.

Zoals gezegd, dit is slechts een eerste reactie. De ASV zal het rapport nader bestuderen en op een later tijdstip met een meer uitgebreide reactie komen.

Namens de ASV
Sunniva Fluitsma

Waar wij overal aan moeten voldoen zien we dit in Antwerpen....

Verduurzaming Binnenvaart en Short Sea Shipping

STANDPUNTNOTITIE d.d. : 21 november 2017 betreft : Verduurzaming binnenvaart
Orgaan : Vaste Kamercommissie I&W
EFFICIËNTE, SCHONE EN BETAALBARE DIENSTVERLENING IN DE BINNENVAART

evofenedex, onze leden en binnenvaart
Nederland is met haar vele kanalen en rivieren een ideaal land voor vervoer over water. Niet verwonderlijk dat Nederland met 7500 schepen de grootste binnenvaartvloot van Europa heeft. Met een marktaandeel van 36% is binnenvaart voor handels- en productiebedrijven een belangrijke modaliteit. Bijna 1300 van de in totaal 15.000 leden van evofenedex hebben een direct belang bij efficiënt, duurzaam en betaalbaar vervoer van hun goederen over binnenwateren. Het indirecte belang is onder de overige leden natuurlijk nog veel groter. Traditioneel is de binnenvaart sterk in het vervoeren van bulkgoederen (bijvoorbeeld zand, grind, (vloeibare) gassen, graan en kolen) maar de afgelopen jaren is er een forse groei geweest op het gebied van containervervoer (stukgoederen). Steeds meer handels- en productiebedrijven kiezen dan ook bewust voor binnenvaart. Naast vertegenwoordiger van de handels- en logistieke belangen van de bij ons aangesloten bedrijven, ondersteunen wij dan ook, in samenwerking met Bureau Voorlichting Binnenvaart en verschillende provincies, meerdere leden bij hun modalshift van weg naar water. Hiermee helpen we deze bedrijven het wegennet te ontlasten en de CO2-uitstoot van hun logistiek te verlagen.

dilemma
De binnenvaart is een modaliteit met een relatief geringe CO2-uitstoot. Dat is ook voor handels- en productiebedrijven een relevant gegeven. Ook zij zijn regelmatig, verplicht of op eigen initiatief, gecommitteerd aan CO2 reductie doelstellingen. Ondanks de relatief beperkte CO2 uitstoot van binnenvaartschepen, staat de binnenvaartsector de komende jaren toch voor een enorme uitdaging om emissies van schadelijke stoffen verder te reduceren. We zien aan de ene kant dat Europa steeds strengere eisen stelt aan de uitstoot van nieuwe binnenvaartschepen (StageV 1) en aan de andere kant dat zeehavens ook striktere milieueisen gaan stellen. Zo zijn vanaf 2025 in de Rotterdamse haven alleen nog binnenvaartschepen welkom die voldoen aan de CCR2-norm2. Daar staat tegenover dat de met die verschoning gepaard gaande investeringen voor de binnenvaart moeilijk terug te verdienen zijn. Hierdoor zou de prijs van de binnenvaart in relatie tot andere modaliteitenminder competitief worden. Ladingverlies en een kleiner marktaandeel voor binnenvaartondernemingen zijn dan serieuze scenario's, terwijl beleid er juist op is gericht méér over water te laten vervoeren. Dit is een dilemma.

duurzaamheidsfonds
Het nieuwe Kabinet wil actief werk maken van vergroening van de binnenvaart met behulp van een Greendeal. Dat het kabinet concreet aan de slag wil met de vergroening van de binnenvaart is een zeer welkome ontwikkeling. Hiervoor hebben wij ook gepleit in de aanloop naar de verkiezingen. Hierbij is het onzes inziens van groot belang te beseffen dat de financieren van die versnelde vergroening niet door de markt zelf gedragen kan worden, zonder dat dat tot verlies aan marktaandeel voor de binnenvaart zal leiden. Het financieren van de onrendabele top van de hiervoor noodzakelijke investeringen vraagt dan ook om ondersteuning vanuit de overheid. Zonder financiële ondersteuning vanuit het kabinet vreest evofenedex dat de Greendeal voor de binnenvaart niet gaat brengen wat potentieel mogelijk is. Goed in dat kader is ook kennis te nemen van het geen er in het verleden is gedaan en nu nog gedaan wordt om het wegvervoer te helpen verschonen. In het wegvervoer is subsidiëring van roetfilters in het verleden succesvol uitgerold en biedt de Greendeal Zero Emissie Stadslogistiek een strategisch kader om naar schone stedelijke distributie met vrachtauto- en bestelverkeer te komen in 2025. Belangrijke component in dat traject is overheidssteun op lokaal en nationaal niveau bij de ontwikkeling van schone logistieke innovaties. Een zelfde strategie met aanvullende investeringen is wenselijk voor de binnenvaart, zij het met langere doorlooptijden, gezien de afschrijvingsduur van binnenvaartschepen.

Lange termijn samenwerking
Onze leden zijn, als handels- en productiebedrijven, in de regel opdrachtgevers van het transport van de binnenvaart. Door een betere ketensamenwerking kan helpen vergroening versneld van de grond te laten komen. Het aangaan van lange termijn

contracten tussen onze leden en binnenvaartondernemingen maakt financiering voor de vergroening van de vloot enigszins makkelijker. Voorbeelden hiervan zijn Heineken die met NedCargo het eerste semi-elektrisch binnenvaartschip heeft ontwikkelt. Shell die de overstap maakte naar LNG als brandstof voor hun binnenvaartschepen maar ook Tatasteel die samen met PTC zorgde voor on board monitoring van de uitstoot. Bij de aankleding van de Greendeal is het dan ook interessant te kijken of er meer kansen liggen op lange termijn samenwerkingsrelaties tussen handels- en productiebedrijven en binnenvaartondernemingen. Wij spelen hier graag een bemiddelende rol in.

Monitoring
Meten is weten. Als binnenvaartschippers structureel zicht krijgen op hun brandstofverbruik is het aannemelijk dat zij zuiniger zullen gaan varen en dus minder brandstof gaan verbruiken. Minder verbruik betekent ook minder CO2 en andere schadelijke uitstoot. Op korte termijn is het dan ook zaak om te zorgen dat oudere schepen die nu nog geen CCR-2 certificaat hebben, uit te rusten met een on-board monitoringssysteem. Uit eerdere pilots blijkt immers dat veel schepen met oudere motoren de 'real time' uitstoot normen van een CCR-2 gecertificeerd schip ook halen. Indien dat aantoonbaar zo is, moeten deze schepen ook een CCR-2 certificaat kunnen krijgen zodat zij ook in de toekomst toegang behouden tot havens met hogere milieueisen.

Meer informatie

Jurgen van der Sloot	Marco Wiesehahn
Beleidsadviseur	Manager Public Affairs
Tel. : +31 (0) 6 5199 1744	Tel. : +31 (0) 6 2063 0350
e-mail : j.sloot@evofenedex.nl	e-mail : m.wiesehahn@evofenedex.nl

evofenedex is dé vereniging voor bedrijven met een logistiek of internationaal belang. Via evofenedex nemen zij hindernissen in de logistiek en internationaal ondernemen weg en voegen zij kansen toe. Van een veiliger en efficiënter magazijn, slimmer vervoer, goede opslag van gevaarlijke stoffen tot meer export. Met ruim 15.000 leden is evofenedex een krachtig collectief van handelaren, producenten en exporteurs die samen werken aan 360 graden logistiek en internationaal ondernemen

1) Stage V voor de binnenvaart slaat op de emissie eisen van de binnenvaartmotoren die uitgewerkt zijn in bijlage II van de EU verordening 2016/1628
2) CCR2 is een norm uit 2007 ingesteld voor nieuwbouwschepen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart waarmee de uitstoot van NOx en fijnstof werd teruggedrongen.

"De Binnenvaart is akkoord over uitstoot minder broeikasgassen", ...toch?

Onderstaande artikel is geplaatst in verschillende media.

Het Ministerie van Infrastuctuur en Waterstaat laat in een persbericht weten dat "de Binnenvaart" een akkoord gesloten heeft met Minister Van Nieuwenhuizen over "minder broeikasgassen uitstoot", de zogenaamde 'Declaration of Nijmegen'. De binnenvaart, dat zijn wij toch? Hebben wij ergens een handtekening onder gezet zonder dat wij dat weten? Heeft iemand ons een bepaalde verklaring voorgelegd? De ASV, de organisatie die de particuliere schippers in de binnenvaart vertegenwoordigt, heeft in ieder geval geen enkel document voorgelegd gekregen. Zouden andere vertegenwoordigers dat dan hebben getekend namens "de sector"? En kan dat dan zomaar?

Wat blijkt: In de Declaration of Nijmegen, spreken overheden, havens, logistieke bedrijven en verladers af dat zij versneld het scheepsvervoer verduurzamen. Waar zijn degenen die dit moeten uitvoeren? Pikant detail is dat er geconcludeerd wordt (door het Ministerie, niet door de schippers) dat hiermee "de sector" zou verklaren, dat zij de komende jaren alles uit de kast zullen halen om sneller te vergroenen. Maar tegelijkertijd willen de verladers die hierbij betrokken zijn er weer niets voor betalen want: "Het doel is concurrerend te blijven met weg- en spoorvervoer en 20 procent minder CO2-uitstoot te produceren in 2030."

Het lijkt erop dat het EICB (Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart) heeft getekend "namens de sector". Maar de EICB is geen organisatie die namens de sector afspraken kan maken. Zij heeft geen enkel mandaat vanuit de schippers hieromtrent. Hoe kan er een akkoord gesloten worden met de EICB als zij het bedrijfsleven niet vertegenwoordigt? Het EICB is een organisatie die nota bene drijft op gelden vanuit de overheid en daarmee onderzoek doet naar ontwikkelingen en vernieuwingen (innovaties waar iedereen dol op is). Het EICB heeft natuurlijk een belang bij dit soort "overeenkomsten", want daar horen verplichtingen bij waar "de sector" aan zal moeten voldoen. Het is van de gekke, dat een organisatie die betaald wordt door een overheid (door ons dus), gaat tekenen namens een andere partij. Het is dus het Ministerie (de Minister) dat een akkoord sluit met….het Ministerie (de EICB). Ondertussen moeten de schippers de prijs betalen voor een akkoord dat zij niet gesloten hebben; het EICB vaart daar wel bij.
Wat de ASV betreft is er geen enkel akkoord met ons (de schippers) gesloten. Een slechte zaak als je als overheid het woord "samenwerken" zo veel gebruikt.

Naschrift ASV:
Naar aanleiding van bovenstaande heeft er een verhelderend gesprek plaatsgevonden met de heer Tachi van het EICB. Conclusie was dat het EICB zich nooit heeft gepresenteerd als zijnde "de Binnenvaart". Het is het Ministerie, die dat bericht naar buiten bracht en verantwoordelijk is voor haar tekst.

Toch kwam er iets positiefs uit het geheel: een interessant gesprek tussen de ASV en de heer Tachi. Mede door dit gesprek heeft de ASV zich aangemeld bij het Ministerie IenW om deel te nemen aan de Klimaattafel.

Gesprek met de gemeente Nijmegen

17 mei 2018.

Aanwezig: Dhr. Nijhuis, maar helaas geen havenmeesters.
Namens de ASV: De heren F. Meurs en P. Bennik.

Na het voorstelrondje, waarin Dhr. Nijhuis zich liet ontvallen, dat de stadsbussen op biogas rijden en dus minder CO^2 uitstoten, vroeg ik gelijk of gas anders van samenstelling is dan biogas. Zijn antwoord was nee, maar het wordt gemaakt uit compost en dat heeft eerst CO^2 omgezet in zuurstof. Maar de werkelijke uitstoot is net zo hoog! Voor ons was de trend gezet; een beetje vreemd voor een luchtkwaliteitsspecialist.

De reden van het gesprek was, dat de Gelderlander (krant) ons als zeer vervuilend had omschreven. Ook de gemeente Nijmegen verklaart, dat wij als binnenvaart net zoveel vervuilen, als al het verkeer in de stad. Wij vroegen gelijk om metingen en resultaten. Die waren er. Het RIVM heeft de metingen verricht en zullen naar ons worden gemaild. Jammer genoeg hebben wij tot op heden - de 24ste - nog niets ontvangen. Wel is boven water gekomen, dat de gemeente zijn goedkeuring aan de krant had gegeven om het stuk te plaatsen. Dhr. Nijhuis ontkent het min of meer, maar gaat wel regelen dat we in contact komen met de krant om een nieuw stuk te plaatsen, want het was achteraf gezien toch niet helemaal correcte weergave van de situatie. Met name de aantallen langsvarende schepen. Volgens RWS 105.000 schepen per jaar.

Toen kwam het verhaal over vergroeningsmaatregelen zoals stroomkasten, generator verbod enz. Daarvan zeiden wij; dat is het verplaatsen van het CO^2 en het vervuilingsprobleem. Net als de zinloze metingen aan de kade, die de binnenvaart moet meten. Alleen wij staan daar geparkeerd en er komen heel veel auto's langs, dus die metingen zijn niet correct. Er zijn nog veel meer meetpunten in de stad zei Dhr. Nijhuis, waarop ik vroeg of er ooit is gemeten hoeveel fijnstof er uit het Ruhr-gebied komt overwaaien, maar dat wist hij niet.

Dhr. Nijhuis was ook helemaal tevreden met de ondertekening tijdens Port of City. Wij hebben gelijk aangegeven, dat er geen enkele binnenvaartorganisatie heeft ondertekend, maar het wel weer breeduit in de krant heeft gestaan. En we hebben uitgelegd dat het EICB geen binnenvaartorganisatie is. Ook de Green Award is aan bod gekomen, waar ik weer uitlegde, dat de schipper, die uit eigen initiatief vergroent, hier niet voor wordt beloond, omdat dit buiten het regeltje valt. Tevens hebben we de bevindingen verteld van de eerdere dagen van het Ministerie van I&M (zie verslagen 8 feb en 8 maart 2018). Toen vroeg hij naar onze standpunten. Wij hebben aangegeven te willen vergroenen, maar het heeft geen zin op dit moment. Er moet met waterstof of methanol worden gewerkt als brandstof en dan heb je pas 0 CO^2 uitstoot. We hebben ook gefilosofeerd over stroomopwekkers plaatsen op elke krib van de rivier. Dan heb je constante stroom.

Ook hebben we het gehad over Portliner met zijn subsidieaanvraag en hem het stukje over accucontainers gegeven. We hebben aangegeven dat Dhr. Ton van Meegen geen goede recensies had m.b.t. neokemps.

Verslag Festival duurzame mobiliteit

31 mei 2018
Voorzitter: Hester Duursema
Het geijkte verhaal van weer aangehoord.
Aanwezig: verladers, vervoerders, havenbedrijf en RVO.

Green award wordt uitgebreid met platina. Emissieloos varen voor 3 uur per dag betekent vrij van havengeld.

Bij verladers staat duurzaam transport op nummer 8 van ranglijst. Dit moet hoger worden.

Waarom: verladers zijn nog onbekend met duurzaam transport en zien teveel onduidelijkheden. Regelgeving is niet eenduidig en verandert steeds. Er zal een regel moeten komen om emissies te meten in verschillende vervoersmodi.

PTC vindt dat we steeds als grote vervuiler worden weggezet, terwijl zij al drie jaar bezig zijn met meten aan de pijp. En het blijkt, dat we veel schoner zijn dan dat men denkt. En gesjoemel moet verbannen worden, dus het totale plaatje meten en niet vanaf 30 km/u. Dus ook meten tijdens filerijden.

Leeftijd van motoren is onbelangrijk.
Ik heb aangevuld, dat naast meten aan de pijp, ook moet gemeten worden wat voor hoeveelheid fijnstof van banden en remmen af komt.

DSM zegt, dat er naar emissievrij varen steeds gekeken wordt en dat zij schepen leeg terug laten varen om de schepen niet te laten ontgassen. Langdurige contracten afsluiten was ook belangrijk. Daarbij heeft de tankvaart een enorme vooruitgang geboekt met de investering naar dubbelwandig. DSM kon overigens niets zeggen over vrachtprijs verloop van afgelopen 10 jaar, wel van afgelopen paar jaar. Dit in verband met de grote investeringen voor een dubbelwandige tanker.

Heineken zegt dat het niets meer mag kosten, maar met elkaar, dus niet alleen de binnenvaart, moet geprobeerd worden het hele traject te doorlopen en met langdurige samenwerking tot duurzaam transport te komen.

Dhr. Buitendijk zegt dat er veel mogelijk is met andere brandstof en toevoegingen, waardoor de uitstoot veel gereduceerd wordt.

De verladers willen wel wat extra's betalen, maar dan moet de concurrent dat ook. Ze willen hierin een "even level playing field". Ze vinden 4 shipping een vooruitgang. Hester probeerde de verladers nog wat te paaien met imago, maar hier werd niet op in gegaan.

CBRB vond dat de overheid de negatieve prikkel over duurzaamheid in de binnenvaart moest stoppen.

Een zandverlader kreeg nooit opdrachten van de overheid met de vraag om green award schepen. Bij aanbestedingen wordt hier nooit om gevraagd.

De binnenvaart heeft veel kleine bedrijven met een slechte business case.

Hester wilde actiepunten of ideeën van ons weten en kwam maar tot één punt:
Meten aan de pijp, tja dat was 8 maart ook al toe gezegd door het Ministerie.

Het AGORA systeem ontwikkelen, dus de markttransparant maken. Hetgeen resulteert in minder leegvaart en dat houdt in minder CO^2. Dit werd wederom afgedaan omdat het niet zou helpen. Maar de bin-

nenvaart heeft nu geen gelijk speelveld.

Andere bijeenkomst: rvo.nl/dkti-transport.
Duurzaam goederenvervoer over de weg.
Er is 32 miljoen euro aan subsidie.
Er wordt een waterstof tankstation gebouwd in Drente bij Assen, bij de A28.
Het Portliner project vonden ze ook mooi.

Verder werd er gezegd, dat ze eigenlijk te weinig aandacht hebben voor de binnenvaart.

Albert Heijn had ook een presentatie over wat ze zoal doen om emissieloos te rijden in de stad. De techniek maakt het langzaam mogelijk. Het verbruik van een vrachtwagen is 1,7 KWH per kilometer. Daarom kan men nog geen grote afstanden rijden met zware trucks.

PICNIC distribueert boodschappen in een paar steden met smalle auto's (1,20 meter breed). Deze zijn allemaal elektrisch en ze hebben zelfs met Engie een overeenkomst om de accu's ook te gebruiken om vraag in het netwerk op te vangen.

Conclusie:
Het verhaal bij Hester was nagenoeg hetzelfde als op 8 maart j.l. bij het Ministerie.
Piet

Green Award mogelijk voor alle schepen?

Voor sommige (oudere) schepen lijkt het behalen van een Green Award moeilijk, voor sommigen zelfs onmogelijk te zijn.

Green Award is intussen opgebouwd in categorieën en uitgebreid met veiligheid.

Inmiddels is de puntentelling op een aantal zaken aangepast, maar zonnepanelen tellen nog niet mee, maar er wordt wel gevraagd of je ze hebt. Dit geldt ook voor windgenerator.

Zoals wij het begrijpen, krijgen schepen sowieso met een niet-gecertificeerde motor geen Green Award. Vraag bij ons is: hoe doen diegenen met een nabehandelingssysteem dit dan?
Er wordt bovendien nog steeds geen Eurostage 3a erkend, wel CCR2.

Er is vanuit verschillende hoeken contact geweest met Green Award. Zij blijven erbij de Eurostage 3a niet te erkennen. In de havenbeheersverordening van Rotterdam in artikel 13.2. staat echter dat je met een CCR2 of een motor die voldoet aan de richtlijn 97/68/EG dan wel het bepaalde in eventuele opvolgende richtlijnen in Rotterdam mag varen. Andere motoren worden betiteld als vuil.

Wat vreemd is, is dat de uitstoot van het schip leidend zou moeten zijn bij het verkrijgen van de Award. Maar dat blijkt dus niet zo te zijn.

Er komt bijvoorbeeld een expert die gaat bepalen of je relingwerk hebt en spudpalen. Wat heeft een relingwerk of spudpaal te maken met vergroenen? Daarnaast moet je een man overboord oefening gedaan hebben. Wat heeft dat er allemaal mee te maken? Een anker gooien is hetzelfde systeem. Touw vastzetten ook.

Er moet een cursus gevolgd worden om brandstof te besparen. De vraag is: heeft al het personeel de cursussen gedaan of alleen de eigenaar? En hoeveel effect heeft het als alleen de eigenaar, die wellicht niet aan boord is, die cursus heeft gedaan?
Sommige oudere schepen kunnen het behalen van de Green Award wellicht net redden, maar anderen hebben de ervaring dat oude schepen net niet aan de punten komen als men alleen het materiaal gaat tellen.

Bovendien kun je met de korting op havengelden het (in veel gevallen) niet terugverdienen (juist de kleinere schepen komen daardoor te weinig frequent in de havens waar dat voor geldt).

Nog een reactie van een denktanklid:
Een schipper wilde een Green Award voor het zout te varen van Delfzijl naar Ibbenburen. Nu kreeg hij deze destijds niet, omdat het casco niet voldeed (maar in 2017 zijn de Green Award eisen weer veranderd tegen opzichte van die van 2014).
Als wij zelf nu gaan rekenen, komen wij er ook niet aan, terwijl wij 2 aggregaten CCR 2 hebben en hoofdmotor CCR 2.
Roerkoning van Duitse scheepswerf (Rosermeijer Minden) werd ook niet door expert als vetdicht beschouwd, terwijl het wel zo is. Ik heb zelf in het EOC keuringsrapport een aantekening staan.
Conclusie is dat de "expert "bepaalt.
Je wil niet weten hoeveel milieuvriendelijke Green Award oliegesmeerde schroefassen lekken waardoor milieuvervuiling ontstaat. Is dat groen?
Ik ben er persoonlijk helemaal klaar, omdat je niet aan de punten komt.

Nog een reactie
Dat spudpalen punten opleveren, is natuurlijk wel onzin. Brandstofverbruiksmeter idem. Daarnaast wordt er ook niet gekeken naar het energieverbruik aan boord naast het varen. Waar veel kleinere en dus oude schepen veel beter mee uitkomen. Al met al uiteindelijk wel gunstiger natuurlijk t.o.v. nieuwe schepen. Tevens vind ik juist wel dat het gedrag van de bemanning veel invloed heeft op emissie. Generator gebruik, dekverlichting, airco's etc. Ik zie ook een verschil in vaargedrag bij schippers, die de brandstof zelf betalen en wie niet. Maar hoe je dat allemaal moet invullen weet ik niet. Of er moet weer veel regelgeving (cursussen etc) bijkomen. En daar zit ik niet op te wachten. De enige winnaar is waarschijnlijk het certificeringsbedrijf. Ik ben dus ook helemaal niet voor dit soort Awards.

Wat willen we dan wel?
Erkenning van schone schepen vanuit de overheid en niet via de club Green Award. Want ook deze club is door andere partijen beïnvloedbaar.

Klimaattafels

Op 1 juni heeft de ASV onderstaand bericht gestuurd naar het Ministerie IenW:

Geachte mevrouw Gijsbers, geachte mevrouw Luijten,

Op 30 mei 2018 heeft de ASV een gesprek gevoerd met de heer Tachi van het EICB. Aanleiding was de reactie van de ASV op artikelen in de media, waarin geschreven werd dat “de Binnenvaart” een akkoord gesloten zou hebben met Minister Van Nieuwenhuizen over “minder broeikasgassen uitstoot”, de zogenaamde ‘Declaration of Nijmegen’. Hierbij leek het er door de foto en de tekst op dat het EICB (Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart) zou hebben getekend “namens de sector”.

De EICB heeft daarop het initiatief genomen om in een verhelderend gesprek de ASV op de hoogte te stellen van de achtergronden en het tot stand komen van het moment van tekenen. De EICB heeft aan de ASV uitgelegd dat de EICB nooit “namens de binnenvaart” heeft getekend, maar als EICB heeft getekend, omdat zij haar expertise wil aanwenden om de bedrijfstak te vergroenen.
Het is voor beide partijen erg vervelend dat daarmee dat het Ministerie IenW en de media dit presenteren als “de sector”; “de Binnenvaart” die een akkoord gesloten zou hebben met Minister Van Nieuwenhuizen over “minder broeikasgassen uitstoot”.

De ASV heeft zich door deze handelswijze voor het blok gezet gevoeld om onmiddellijk te reageren zoals wij gedaan hebben: ”…..De binnenvaart, dat zijn wij toch? Hebben wij ergens een handtekening onder gezet zonder dat wij dat weten? Heeft iemand ons een bepaalde verklaring voorgelegd?...” waarbij de ASV (ten onrechte) het EICB verweet te handelen “namens de sector”.

Het was tijd voor verduidelijking, maar ook om te bedenken waar we dan wel heen willen met de vergroening van de binnenvaart.

Daar kwamen een paar conclusies uit voort:
Het is niet zozeer de vraag óf de binnenvaart wil vergroenen; het is de vraag op welke termijn de binnenvaart kan aangeven wat ze nodig heeft om te kunnen vergroenen. Wat zijn de randvoorwaarden om vergroening van de binnenvaart mogelijk te maken? Daarover zouden we in gesprek willen. Mede daarom is het nodig dat de ASV betrokken wordt bij de milieutafels die door het Ministerie IenW geïnitieerd zijn.

Ook bij het gesprek op 28 mei jl. met evofenedex kwam de vraag vanuit de verladers aan de ASV om plaats te nemen aan de milieutafels.

Wij vragen u daarom dringend om een uitnodiging voor de eerstvolgende bijeenkomst van de “milieutafels” te mogen ontvangen.

Het ziet ernaar uit dat de ASV (na wat getouwtrek) nu met 2 personen deel gaat nemen aan deze klimaattafel.

Convenant tussen SWT en NPRC

Volgens het persbericht van SWT en NPRC biedt dit een investeringsfaciliteit Impuls voor duurzamere binnenvaart. Wat denkt u?

Het persbericht schrijft:

De Stichting Water Transport (SWT) en de coöperatie NPRC hebben op 4 juni jl. een samenwerkingsconvenant ondertekend om “een impuls te geven aan de verduurzaming van de binnenvaart”. Met deze samenwerking krijgen leden van de NPRC de mogelijkheid een kredietfaciliteit aan te gaan bij nieuwe investeringen. De investeringsfaciliteit levert een directe bijdrage aan de verdere ontwikkeling van duurzame supply chains over de Europese binnenwateren.

Leden van de NPRC kunnen een beroep doen op de kredietfaciliteit en krijgen rentekorting voor groene ontwikkelingen en investeringen in schepen kleiner dan 86 meter. Naast duurzaamheid is het ‘kleine schip’ een belangrijk speerpunt in de strategie van de NPRC. Stefan Meeusen, directeur van de NPRC licht toe: “Veel verladers hebben groot belang bij het voortbestaan van een betrouwbare en veelzijdige vloot van kleinere schepen. Middels de samenwerking met SWT kunnen we nu concrete ondersteuning bieden en struikelblokken rondom de financiering wegnemen.”

Vergroening van de binnenvaart
Het convenant biedt volgens het persbericht ook de mogelijkheid om binnen de coöperatie op grotere schaal concrete stappen te zetten in de vermindering van uitstoot van de binnenvaart. Binnen de NPRC is een stuurgroep samengesteld onder leiding van Frank Ex voor verdere vergroening van de binnenvaart. Speerpunt is verladers en leden bij te staan in financiering en keuzen voor vergroeningopties. Op korte termijn werkt de stuurgroep in overleg met verladers en overheden aan concrete vergroeningsinitiatieven met schepen. Het convenant moet de impasse doorbreken waarbij vraag en aanbod naar vergroening tussen individuele binnenvaartondernemer en verlader elkaar niet vinden. Ook dient het een versnelling teweeg te brengen in een tijd dat financiële instellingen terughoudend zijn in hun kredietverstrekking.
Frank Ex is econoom en oud-adviseur van de Rabobank. Hij is betrokken bij initiatieven rond de introductie van waterstof bij de aandrijving van transportmiddelen. De stuurgroep wordt bijgestaan door Kees de Vries als adviseur vergroening binnenvaart.

Over SWT De SWT is een maatschappelijk investeerder die is voortgekomen uit de particuliere binnenvaart.

Reactie op ASV facebook:
“Dit schrijft de NPRC. Het bevrachtingskantoor (coöperatie van schippers notabene) die de vrachtprijzen naar beneden drijft, zodat binnenvaartondernemers niet kunnen investeren. Bij vrachtovername gaan ze gelijk met € 1,50 onder de vracht door (zelf meegemaakt). Dus deze Nederlandse Prijsondermijnende Rijnvaart Club probeert alleen maar de kleine binnenvaart de nek om te draaien. Hopen dat wij daar iets aan kunnen doen. Ben nu ook weer flink belazerd door deze club.”

Politiek, politiek: Vergroening besproken in een Algemeen Overleg Maritiem

Op 17 mei 2018 heeft het Algemeen Overleg Maritiem plaatsgevonden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): is de Minister bereid om wat budget vrij te maken voor groene innovatie van de binnenvaart?

Mevrouw **Van Tongeren** vraagt zich af of de Minister bereid is om te kijken hoe je alle Nederlandse zeehavens op termijn schoon, concurrerend en vol met werkgelegenheid krijgt, terwijl die energietransitie bezig is en onze zeehavens qua inkomen op dit moment heel erg steunen op olie, gas en kolen.

Wat betreft de green deal vraagt zij zich af of de Minister bereid is om wat budget vrij te maken voor groene innovatie van de binnenvaart, zodat er misschien iets meer mogelijk is.

Mevrouw **van Tongeren** spreekt uit dat zij liever de binnenvaart heeft dan dat er containers over de weg gaan. Zij vraagt zich af hoe het kan dat dit niet lukt? We krijgen als antwoord dat de marktpartijen het probleem hebben laten ontstaan. Maar die vrachtwagens rijden wel op onze rijkswegen, waardoor er weer plannen zijn om die verder uit te breiden. Groen Links vraagt of er prestatieafspraken kunnen komen, bijvoorbeeld met het havenbedrijf, de verladers en de reders, zodat de binnenvaart de ruimte heeft om aan de slag te gaan.

De heer **Von Martels (CDA)**: Er zullen extra financiële middelen nodig zijn. Hoe gaat de Minister dat doen?

In januari nam de Tweede Kamer een aantal moties aan over de vergroening van de binnenvaart. Er wordt mede daardoor nu gewerkt aan de green deal voor de binnenvaart. Het doel is om uiteindelijk in 2050 een CO2-neutrale binnenvaart te hebben. Om die vergroening van de binnenvaart mogelijk te maken, kan de green deal niet zonder geld uit de zogenaamde klimaatenvelop. De heer Von Martels vraagt zich af hoeveel geld de Minister wil uittrekken. Von Martels stelt vast dat de binnenvaart het niet geheel zelf kan opbrengen. Bovendien vraagt hij of de zogenaamde kleine binnenvaart, schepen tot 1.500 ton, een onderdeel vormen in de green deal. Von Martels wijst erop dat er extra financiële middelen nodig zullen zijn en vraagt de Minister hoe zij dat zal doen? Extra aandacht vraagt **Von Martels** voor de kleine binnenvaart: als die buiten de green deal valt, worden deze schepen steeds moeilijker inzetbaar, terwijl ze volgens Von Martels vaak nog in uitstekende staat zijn en nog jaren mee kunnen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**: Er is voor de binnenvaart voor 2018 1 miljoen euro gehonoreerd.

Voor de volgende jaren, 2019 en verder, moeten we opnieuw claims indienen. Het is belangrijk dat we in de greendealgesprekken, die volop gaande zijn, met elkaar om tafel zitten om goed onderbouwde projecten te kunnen voorstellen, zodat de collega's die over de klimaatenvelop gaan, de keuze in het voordeel van de binnenvaart laten uitvallen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**: aan de ASV vragen hoe zij tegen de Declaration of Nijmegen aankijkt

De Minister reageert op een vraag van de heer **Laçin (SP)**, die stelt dat de Declaration of Nijmegen gevierd wordt alsof de hele binnenvaartsector alles uit de kast haalt om te vergroenen. Maar, stelt de heer Laçin vast: omdat het doel is om concurrerend te blijven met spoor- en wegvervoer, wordt van verladers geen bijdrage verwacht en moeten de schippers de kosten zelf ophoesten. Laçin vraagt zich af hoe de Minister dit rijmt met zijn aangenomen motie waarin staat dat de kleine schepen meegenomen moeten worden in de vergroening, in de green deal? Op een vraag hierover van de heer **Von Martels** (CDA) antwoordt de heer **Laçin**, dat hij via deze vraag de Minister wil oproepen om ook de binnenvaartschipper aan te laten sluiten op deze overeenkomst.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga: antwoordt op de reactie van Laçin wat betreft de betrokkenheid van alle partijen bij de Declaration of Nijmegen met de reactie, dat het een vrijwillig proces is wat niet bindend is en waar geen kader aan vast zit. De Minister stelt dat het natuurlijk fijn zou zijn als in de loop van de tijd zich meer partijen willen aansluiten. Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga** spreekt uit "Ik denk dat het goed is om in het gesprek met de ASV, dat ik toch ga hebben, te vragen hoe zij hier tegen aankijken. Het is uitdrukkelijk de bedoeling, dat we een green deal met zijn allen doen, want anders bereiken we uiteindelijk nog niet wat we zouden willen bereiken." (Op 6 juni heeft de ASV nog geen uitnodiging voor dit gesprek mogen ontvangen. red)

Von Martels (CDA): Biomethanol voor de binnenvaart.
Als we de CO2-doelstelling zoals afgesproken binnen het akkoord van Parijs willen halen, zijn volgens Von Martels biobrandstoffen nodig. Eén van de knelpunten bij het verduurzamen van de scheepvaart is volgens de CDA-er dat er weinig mogelijkheid is tot experimenten met biobrandstoffen. Von Martels vraagt de Minister of die mogelijkheid tot experimenten met biobrandstoffen verruimd kan worden, zodat bijvoorbeeld biomethanol gebruikt kan worden? Ook vraagt hij de Minister of het mogelijk gemaakt kan worden, dat er wordt gevaren op biomethanol bij de binnenvaart.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga** stelt dat biobrandstoffen een onderwerp van gesprek is binnen de green deal met de hele sector. Zij vermeldt dat daarbij uiteraard in het kader van de klimaatenvelop gekeken zal worden, wat men nog aan elkaar kan verbinden.

In Memoriam “Kees Stienstra”

Op 18 april 2018 is Kees Stienstra, schipper van de “Morgenstond” en trouw ASV-lid, overleden. Kees was al langer ziek en leefde op “geleende tijd”.

Kees was een spitsenschipper in hart en nieren: beleefde de binnenvaart zoals dat in de spitsenvaart kan. Paling vissen of barbecue-tje doen, wijntje erbij (nog een wijntje erbij), genieten in de zon. Onthaasten hoorde bij het leven.

Het leven nemen zoals het komt, ook als je ziek wordt zoals Kees overkwam, is een kunst die Kees beheerste. De ziekte accepteren en dan vooral blij zijn met de geleende extra tijd die hem gegund was. Dat was mooi. De wens om zo lang mogelijk op zijn eigen Morgenstond te kunnen blijven varen werd vervuld. Want gelukkig werd Kees bij die wens volop geholpen door zijn zoon en schoondochter Arjen en Amanda.

Kees belde zelf om zijn vrienden en bekenden te vertellen dat hij niet lang meer zou leven; dat het toch langer werd dan de eerste prognose, was pure winst. De manier waarop Kees omging met zijn ziekte maakte de drempel voor zijn omgeving laag, waardoor het contact gedurende die laatste maanden aanwezig kon blijven. Zijn interesse voor de binnenvaart bleef hoog, want nog geen week voor zijn overlijden wist hij de laatste nieuwtjes te melden.

Uiteindelijk werd het leven ondraaglijk, kort daarop is Kees overleden. Op de rouwkaart stond onder andere “met grote bewondering en respect voor de kracht en de waardigheid, waarmee hij met zijn ziekte omging, hebben wij afscheid moeten nemen…” het zijn woorden die treffend de situatie weergeven. Bij die woorden willen wij, de schippers die Kees hebben meegemaakt, ons aansluiten.

“Nog even iets anders” zullen we niet meer vaak horen over de marifoon. Een markant persoon is uit ons schippersbestaan gegleden.

Het ASV bestuur en de denktank wenst de nabestaanden veel sterkte in deze tijd.

Natuur en Varen

Mensen om ons heen zeggen weleens, verveelt dat nu nooit om altijd het zelfde traject? Ja ach het kan altijd anders, maar we hebben zekerheid en eigenlijk niets mis met dit werk.

Ja de ene dag laden en andere dag lossen, dus af en toe dat je gewoon eens een hele dag hebt dat je alleen maar vaart is welkom. Dan vaar je de IJssel af en zie je een vos lopen langs de rivier en dat zie je niet vaak en dan besef je hoe mooi dat is dat we dat meemaken. Soms hebben we familie aan boord en die kijken er van op hoeveel ganzen we zien of koeien, maar dat vinden wij normaal , maar zij speciaal want aan de wal zie je dat niet zo natuurlijk.

Tot wij laatst vanaf Almelo kwamen en in het zijkanaal een man met een witte auto zagen zwaaien. Toch maar afstoppen en naar buiten, de man riep dat er een ree in het water lag, wij kijken en idd aan de overkant langs de oever zwom de ree.

Een kilometer daarvoor hadden we de brandweer bij het kanaal zien staan, dus de schippersvrouw gelijk 112 gebeld en werden door verbonden met de brandweer die de melding al had, maar op zoek waren waar ze moesten zijn en dit uit gelegd te hebben kwamen ze snel onze kant op.

Intussen lag ons schip ook stil en gingen we achteruit om de ree bij de kant te houden en dat de ree niet weer over zou zwemmen, achteraf bleek ook dat de melding al 45 minuten daarvoor was gedaan. Ook was er van de wal al iemand bij gekomen en de brandweer reed om naar de goede kant van het kanaal.

Ondertussen was het gelukt om het reetje bij een wilduitstap plaats te krijgen en daar zakte het uitgeput op de stenen , wij

bleven er met ons schip vlakbij drijven omdat misschien door de schrik van de brandweer mannen het dier weer het water in zou gaan. Maar gelukkig ze konden het beestje pakken en hebben het daarna naar een veilig weiland gebracht en daar weer laten lopen, op naar de vrijheid en het leven.

Kort daarna kregen we een sms van, naar later bleek, de man in de witte auto met een bedankje dat we de moeite en tijd hadden genomen om het beestje te redden. Nog even later werden op onze facebook pagina foto's geplaatst door een fotograaf, die bij de brandweer was, van de redding en het weer loslaten van het reetje.

Dit zijn dan toch de dingen die de dag weer speciaal maken.

Foto's gemaakt door Henk Pluimen

Evaluatie van de AIS/ECDIS-verplichting

Reactie van de ASV op de conclusies en aanbevelingen in het kader van de evaluatie van de AIS/ECDIS-verplichting.

Onlangs heeft de ASV, ter voorbereiding op een overleg met de Nederlandse CCR-delegatie, inzage gehad in een document van de CCR (rp18_11nl_2) met conclusies en aanbevelingen aangaande de evaluatie van de AIS/ECDIS-verplichting.

De openbaar gemaakte uitwerking van de gehouden enquête hieromtrent is te vinden op de website van Bureau Telematica Binnenvaart:

http://www.binnenvaart.org/wp-content/uploads/2017/12/uitwerking-AIS-enquete.pdf

Meest opvallend vindt de ASV, dat de conclusies die nu getrokken worden in grote lijnen de argumenten zijn, die de ASV destijds naar voren heeft gebracht als ondersteuning van het standpunt tegen een verplichting van AIS. Het is op zich al treurig genoeg, dat de ASV van geen enkele organisatie bijval heeft gekregen, maar de vraag is nu wat de CCR wil/gaat/moet doen met de conclusies en aanbevelingen.

Een eerste reactie van EBU/ESO (document is niet openbaar) is naar mening van de ASV aan de slappe kant, gezien de stevige kritiekpunten vanuit de schippers. Dat verrast de ASV niet, aangezien die organisaties de nu bevestigde risico's en gevaren van een verplichting toen naast zich neer hebben gelegd.

Wel benoemt EBU/ESO in de reactie de meeste kritiekpunten, die vanuit de conclusies en aanbevelingen van belang zijn. Aan de hand daarvan is de reactie van de ASV:

1. Storingen en reparatietijd
Nader onderzoek naar de oorzaken van de vele storingen vindt de ASV een goed idee. Die oorzaken hadden echter bij de CCR allang bekend moeten zijn, want de signalen over de onbetrouwbaarheid worden al jaren bij de CCR onder de aandacht gebracht.

Die reparatietijd van 48 uur mogen ze wat de ASV betreft afschaffen en vervangen door 'zo snel mogelijk'. Dat is natuurlijk een ruim begrip, maar tevens is de conclusie getrokken dat AIS een hulpmiddel is waar schippers veel gemak bij hebben. Zij hebben er dan ook veel belang bij dat het (weer) goed functioneert.

Ook al vaart er slechts een enkeling rond met een 2e AIS aan boord, beveelt men aan te onderzoeken of daar regelgeving voor nodig is. De ASV ziet dat als een voorzichtige voorsortering op een verplichte 2e AIS. Zolang het geen problemen veroorzaakt, zal het niet nodig zijn dat de CCR onderzoek doet naar de aanwezigheid van een 2e AIS op een klein aantal schepen, laat staan dat er regelgeving nodig is.

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

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

3. Privacy
De ASV vindt dat er in de aanbevelingen wederom te makkelijk omgesprongen wordt met het belang van de waarborging van de privacy van de eigenaren van de gegevens (scheepseigenaren). Meer en meer wordt er in de maatschappij over privacy gediscussieerd en wordt er regelgeving ingevoerd om (persoons)gegevens te beschermen.

Aangezien er sprake is van grootschalige schending van de privacy bij het gebruik van AIS en dit al ver voor de verplichting bekend was bij de CCR, moeten naar mening van de ASV de CCR en de lidstaten veel meer doen dan de autoriteiten erop wijzen, zoals aanbevolen. Het is nl. gebleken dat de nationale autoriteiten veel te weinig ondernemen als er sprake is van privacy schending. De ASV heeft daar al verschillende voorbeelden van.

Het voorstel van EBU/ESO om de dialoog te starten voor het gebruik van AIS voor andere toepassingen, buiten veilige scheepvaart en verkeersmanagement, is voor de ASV onbespreekbaar, omdat het nu al oncontroleerbaar is wie er van de gegevens gebruik maakt en waarvoor.

Om diezelfde reden (en het ontbreken van toegevoegde waarde) is de wens van een aantal partijen om de verplichte gegevens uit te breiden met diepgang, bestemming

e.d. eveneens onbespreekbaar. Nu al zijn er (verplicht) te veel gegevens voor iedereen vrij toegankelijk op internet. De ASV vraagt zich af waarom EBU/ESO dit relevante punt niet meegenomen heeft in hun reactie?

4. Elektronische kaartsystemen
Het besluit van de CCR om het gebruik van andere visualiseringssystemen dan ECDIS toe te staan heeft geen nadelige gevolgen gehad voor de veilige vaart. Dit kan wat de ASV betreft ook zo blijven. Wel is het belangrijk dat overheden hun verantwoordelijkheid inzien van het betrouwbaar en up-to-date maken/houden van de elektronische kaarten (ENC's). De ASV is het hierin eens met EBU/ESO dat de CCR een rol kan spelen in het bij de lidstaten benadrukken dat betrouwbare ENC's van groot belang zijn.

Met in het achterhoofd dat Duitsland, als enige CCR-lidstaat, pertinent een ECDIS-verplichting wilde op de Rijn, is het zorgelijk dat Duitsland voor hun nationale wateren steeds meer richting een ECDIS-verplichting denkt. In de praktijk krijgt Duitsland alsnog wat ze wilde, want de meeste schepen die de Rijn bevaren, komen ook op de Duitse nationale wateren.

5. Controle eigen uitgezonden gegevens
Dat de mogelijkheid er moet zijn om de eigen uitgezonden gegevens te kunnen controleren, onderschrijft de ASV. Er wordt echter voorgesteld om hiervoor een app of internetpagina te ontwikkelen. Het is frappant dat aan een app of internetpagina direct de voorkeur wordt gegeven door EBU/ESO, terwijl een via internet werkend systeem i.p.v. AIS destijds werd afgewezen door het bedrijfsleven.

De voorkeur van de ASV gaat uit naar een mogelijkheid om 'offline' de eigen uitgezonden gegevens te kunnen controleren.

6. Vaargedrag
Volgens de conclusies zijn schippers teveel op het systeem gaan vertrouwen, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Wat de ASV betreft, heeft de CCR door het verplicht maken zelf de indruk gewekt dat het systeem betrouwbaar is en dit heeft een groot aandeel gehad in de omgang met het systeem door schippers. Nu willen ze die omgang via opleiding en instructie verbeteren. Dat is op zich geen slechte zaak (ook al valt er geen grote gedragsverandering te verwachten), maar de ASV kan op basis van het verleden (marifoon) al uittekenen waar men uiteindelijk naar toe zal willen, een verplicht AIS/ECDIS-certificaat voor iedere schipper. Zo is nl. ook het marifooncertificaat er gekomen.

7. Installatie en instructie
Uit de conclusies blijkt dat er installatiebedrijven zijn die zich niet aan de regels houden. Is dat een nieuw signaal voor de CCR, vraagt de ASV zich af? Daarbij is de ASV van mening, dat de CCR als organisatie die de installatiebedrijven erkent, de naleving van de regels die gelden voor erkenning moet handhaven. Immers, de gebruikers van AIS (schippers) worden ook gecontroleerd en beboet als de regels niet worden nageleefd.

Tevens wordt aanbevolen de instructies vanuit de installatiebedrijven omtrent het gebruik van het AIS-apparaat te verbeteren. Een gedegen verplichte gebruiksaanwijzing lijkt de ASV een afdoende maatregel. Een cursusje door de installateur bij installatie zitten schippers niet op te wachten en is ook onpraktisch. Veel schepen hebben meerdere en wisselende gebruikers van het geïnstalleerde apparaat.

8. Blauw bord
Waar EBU/ESO niet op ingaan in hun reactie is de blauw bord functie. De ASV heeft het nooit een toegevoegde waarde gevonden en vindt dat communicatie via marifoon en/of het vaststellen wel/geen blauw bord op zicht voldoende om veilig passeren mogelijk te maken.

Gezien de kritiek op het veranderde vaargedrag en de technische onbetrouwbaarheid is een verplichte koppeling van AIS met het blauwe bord zelfs zeer onwenselijk. Het zal alleen maar negatieve gevolgen hebben t.o.v. de huidige situatie.

9. Vervolgstappen
De conclusies en aanbevelingen bevatten genoeg stof, die aanleiding zou moeten zijn voor de CCR om op korte termijn aan de slag te gaan met de kritiekpunten. Dat is ook mogelijk. In deze reactie doet de ASV al een aantal voorstellen, die geen lange tijd nodig om te onderzoeken en door te voeren.
De ASV is van harte bereidt de CCR bij te staan in het op korte termijn oppakken en verbeteren van de kritiekpunten, met de expertise vanuit de schippers.

De CCR en Inland AIS

De CCR heeft sinds 1 december 2014 de verplichting tot uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem ingevoerd.

Enquête wordt tegen de schipper gebruikt

De CCR heeft twee jaar na de implementatie van dat besluit besloten in 2016 een online-enquête te houden om informatie bij de verschillende betrokken partijen in te winnen, de door de gebruikers ondervonden moeilijkheden en problemen zo goed mogelijk te evalueren en om de personen die bij de desbetreffende voorschriften betrokken zijn de mogelijkheid te bieden verbeteringen voor te stellen. De resultaten van de enquête zijn gepubliceerd (Besluit 2017II18).

De conclusies uit de enquête zijn helder: handhavers willen nog meer weten (diepgang van de schepen bijvoorbeeld om natuurlijk nog makkelijker te kunnen handhaven; al zal niemand dat toegeven). En schippers willen van de lastigste zaken af die aan de verplichting hangen, zoals teveel onnodige gegevens invoeren: voorbeelden daarvan waren vooral invoeren van: "moored" of "underway using engine" terwijl je dat dus gewoon kan zien in de vorm van een pijltje of een vierkantje. En natuurlijk vooral van het feit dat men slechts 48 uur heeft om te repareren.

Maar de enquête is duidelijk niet bedoeld om dit soort zaken op te lossen, want als we ernaar vragen bij het overleg met het Ministerie verschijnt het bekende lachje en wordt er gezegd, dat men daar zeker geen haast mee zal hebben.

Wel heeft men haast met het invoeren/vastleggen van nog meer regels en voorwaarden, zoals hieronder duidelijk wordt:

CCR evaluatie: gevolgen van beleid aangepakt: geen versoepeling maar nog meer regels en voorschriften

CCR: Gezien het feit dat ten gevolge van het uitvallen van het Inland AIS-apparaat het schip stilgelegd kan worden, gepaard gaande met eventuele economische consequenties (waar ook na de evaluatie de CCR kennelijk niets aan wil veranderen), hebben sommige schippers besloten hun schip met twee AIS-apparaten uit te rusten opdat zij onder alle omstandigheden kunnen blijven doorvaren. Volgens de CCR zou de veiligheid van de Rijnvaart echter nadelig beïnvloed kunnen worden

als op één schip twee apparaten tegelijk ingeschakeld zijn. Er worden dan namelijk twee schepen weergegeven op de kaart van het visualiseringssysteem, terwijl er in werkelijkheid maar één schip is. In deze context wordt met de wijzigingen van het RPR beoogd het volgende beginsel te verduidelijken: “op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen”.

CCR: Na geconstateerd te hebben dat er een tendens is bepaalde schepen met twee Inland AIS-apparaten uit te rusten, heeft de Werkgroep RIS de aandacht op de volgende drie beginselen gevestigd:

- voor de inbouw en het gebruik van een tweede Inland AIS-apparaat aan boord van een schip gelden dezelfde voorschriften als voor het eerste ingebouwde Inland AIS-apparaat;
- op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen;
- men moet zich ervan verzekeren dat de configuratie van het actieve Inland AIS-apparaat geactualiseerd is en dat de juiste gegevens worden overgedragen.

Conclusie: op elk schip mag slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen. Die gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

ASV: Ook hierbij geen enkele toenadering tot de schipper, die vindt dat hij veel te veel veel te vaak in moet vullen.

Verplichting: op vol vermogen zenden!!
In de tweede plaats wordt met de wijzigingen van het RPR beoogd te verduidelijken dat het Inland AIS-apparaat op vol vermogen moet zenden. Het Inland AIS-apparaat heeft namelijk een zendvermogen van 1 W of van 12,5 W. Ingeval het Inland AIS-apparaat een zendvermogen van 1 W heeft, zou het door dat apparaat overgedragen signaal zwakker zijn en de andere schepen zouden het signaal te laat kunnen ontvangen.

ASV: Over de consequenties van op vol vermogen zenden wat betreft enorm veel signalen, die juist storend werken, en energieverbruik wordt niet gesproken.
Grappig is dat de CCR vaststelt: Deze wijziging leidt niet tot extra kosten voor het bedrijfsleven of voor de officiële instanties. Nee hoor, stroom kost niets.

Call sign:
De CCR wil het RPR wijzigen om de oproepcode (Call sign) toe te voegen aan de lijst met gegevens die met het AIS-apparaat overgedragen moeten worden. Met dat gegeven kan namelijk ieder scheepsstation geïdentificeerd worden.

De CCR stelt dat het noodzakelijk is dat het Inland AIS-apparaat:
- permanent ingeschakeld is, en
- op vol vermogen zendt.

Conclusie
Het Inland AIS-apparaat moet aan de volgende voorwaarden voldoen:
1. het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn;
2. het Inland AIS-apparaat moet op vol vermogen zenden;
3. op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één InlandAIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen;
4. de gegevens die in het Inland AIS-apparaat zijn ingevoerd en daarmee worden overgedragen moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

Het bovengenoemde is niet van toepassing:
1. indien de schepen zich in een overnachtingshaven als bedoeld in artikel 14.11, eerste lid, bevinden;
2. indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan;
3. voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.

ASV: Leuker kunnen ze het nog steeds niet maken. Of het nu CCR of CESNI is en ongetwijfeld allemaal “voor onze eigen veiligheid”, of zoiets, verzin het maar.

Privacy databescherming

1.1.1 Introductie
Toen Inland AIS werd ingevoerd hebben de overheidsinstanties toegezegd dat de privacy zou worden beschermd en gewaarborgd. Toch zijn er heel veel aanwijzingen op dit punt dat men niet tevreden is. In het navolgende zijn deze gecategoriseerd.

1.1.2 Aanwijzingen over Marine Traffic, Shipfinder en ander websites
Er zijn veel reacties op de websites zoals bijvoorbeeld Marine Traffic, waardoor heel veel privacygevoelige informatie voor iedereen toegankelijk is.

Het wordt aanbevolen dat de CCR haar lidstaten er nadrukkelijk op wijst dat er strafrechtelijke maatregelen worden genomen tegen die personen en/of bedrijven die in strijd met de Europese wetgeving informatie die afkomstig is van Inland AIS-apparaten aan boord van schepen ontvangen, bewerken en doorzenden naar derde partijen.

1.1.3 Aanwijzingen over optreden overheidsinstanties
Een groot deel van de aanwijzingen betreft, vaarwegbeheerders, havenautoriteiten en handhavings- en politieautoriteiten die Inland AIS-informatie gebruiken voor doeleinden waarvoor deze niet is bedoeld. (Havengelden, boetes vaar en rusttijden etc.)

Het wordt aanbevolen dat de CCR haar lidstaten verzoekt om de nationale autoriteiten erop te wijzen dat zij bij de uitoefening van hun taken de Inland AIS-informatie op de juiste manier gebruiken. Deze informatie mag alleen worden gebruikt waarvoor het bedoeld is, zoals verkeersmanagement, veiligheid van de scheepvaart en bescherming van het milieu.

1.1.4 Aanwijzingen over commerciele partijen
Expediteurs, verladers, terminals, agenten, binnenvaartondernemingen maken gebruik van Inland AIS-informatie, dan wel informatie van sites zoals bijvoorbeeld Marine Traffic om schippers te controleren (ligplaats, route, rusten etc.) en uit concurrentiebeding.

Het wordt aanbevolen dat de CCR haar lidstaten er over informeert, dat in dit soort situaties door de commerciële partijen de privacy van de betrokken schippers geschonden wordt en dat een procedure kan worden gestart als een schipper aangifte doet.

1.1.4.1. Bevindingen van de schippers
Veel schippers zijn van mening dat de autoriteiten te streng zijn in het toezicht op de naleving van de regelgeving. Zij zijn van mening dat er buitensporige boetes voor bepaalde overtredingen gegeven worden en dat boetes niet altijd in overeenstemming zijn met de regelgeving.

1. *Het wordt aanbevolen om de autoriteiten er op te wijzen welke informatie wel en welke informatie niet verplicht is.*
2. *Het wordt aanbevolen om te onderzoeken of er gebruik gemaakt kan worden van de boetecatalogus van de CCR.*

De schippers zijn niet gelukkig met boetes die ter plaatse worden opgelegd voor het niet uitzenden van het Inland AIS-signaal, dan wel dat een signaal niet zichtbaar is voor de handhavings- en politieautoriteiten.

1. *Het wordt aanbevolen dat de schipper het apparaat eerst uit- en weer inschakelt, om te zien of dit het probleem oplost, omdat hij niet altijd*

weet of het Inland AISsignaal wordt uitgezonden.

2. *Het wordt aanbevolen dat de handhavings- of politieautoriteiten aan andere schepen of de verkeersposten vragen of zij het vaartuig kunnen zien. Het probleem kan namelijk ook komen van het Inland AIS-apparaat aan boord van het vaartuig van de handhavings- of politieautoriteiten.*

Op basis van de reacties wordt de indruk gewekt, dat schepen soms moeten aanmeren, omdat het Inland AIS-apparaat niet werkt, terwijl er geen rekening is gehouden met de termijn van 48 uur.

Het wordt aanbevolen dat periode van 48 uur onder de aandacht van de autoriteiten wordt gebracht. Gedurende die periode mag een schip met een niet-functionerend systeem de reis voortzetten.

De schippers hebben problemen met het feit dat veel politievaartuigen hun Inland AIS niet aanzetten, terwijl dit nu juist voor een veilige verkeersafwikkeling bedoeld is.

Het wordt aanbevolen dit punt via Aquapol en de lidstaten onder de aandacht van de politieautoriteiten te brengen. Er dient er op te worden gewezen dat Inland AIS nu juist voor een veilige verkeersafwikkeling is bedoeld. De politie moet zich bewust zijn van de gevolgen van het uitzetten van de Inland AIS op hun vaartuigen.

Plenaire CCR overleg 22 mei 2018

Even ter informatie:
Plenaire overleg is een vooroverleg met de organisaties en de Nederlandse Rijnvaartcommissarissen, die de agenda doornemen voor de grote vergadering in Straatsburg (7 juni 2018). De ambtelijke top van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat was hier voltallig bij aanwezig.

Excuses werden aangeboden door het Ministerie, omdat er bepaalde documenten die worden besproken tijdens de vergadering 7 juni as. in Straatsburg, niet doorgestuurd waren. Als ASV kun je je op sommige punten dan niet inlezen. Het is ook niet eerlijk, want je weet ook niks en krijgt het zo gepresenteerd.De schipperspatenten werden besproken en er wordt een besluit genomen op de grote vergadering, maar ASV weet dus niks, omdat de stukken er niet zijn.

Het begon met de arbeidstijdenwet en rusttijden. Arbeidstijden en rusttijden van 8 uren voor overgang A1 naar A2 exploitatie is een struikelblok. Er worden nog stukken rondgestuurd naar de brancheorganisaties over de geluidseisen en rusttijden.
De CCR heeft als voorstel, dat de bemanning per 24 uur altijd tenminste 6 uur aaneengesloten moet rusten en de overige 2 uur zelf mag invullen. Ook bij B exploitatie is deze invulling mogelijk.
ASV noemde als voorbeeld “Grave”, waaruit blijkt dat het personeel helemaal niet uitgerust aan boord komt met de ploegwissel. Daar wilde het Ministerie niet veel over zeggen.

Er werd verteld, dat er tegenwoordig “blindgangers” varen, omdat de AIS het niet doet. Het is een omgekeerde wereld geworden, want de AIS was als hulpmiddel bedoeld. En nu is het verplicht de AIS aan te hebben, terwijl de handhaving wel toestemming heeft om deze AIS uit te zetten en als “blindganger” te mogen varen.
Wat is dan veilig?
“Blindganger”, wordt dan bedoeld dat je je materiaal niet op orde hebt en dat je dat binnen de 48 uur moet oplossen, anders ben je in overtreding? ASV heeft hierbij dan ook gevraagd of de aanbevelingen van binnenschippers van de evaluatie AIS enquête waren overgenomen.

Natuurlijk was er weer een overlegpartner, die het helemaal geweldig vond dat de AIS verplicht is. Dit is echt vooruitgang. Daar heeft de ASV dus gezegd, dat het ook zeer marktverstorend kan werken, omdat er transparantie voor verladers is.
De sites als Marine Traffic en VesselFinder worden nog steeds gedoogd door het Ministerie. Op 25 mei 2018 gaat de privacywet AVG Europees in werking. Hoe men dan de AIS moet beveiligen, is ook het probleem van de binnenschipper.

Het volvermogen van 12,5 watt is volgens de Rijnvaartcommissaris nodig, omdat het dan zeker is, dat men elkaar tijdig kan zien. Duwbakken met voortstuwing met volledig certificaat wil men ook AIS verplichten.

Juridische aansprakelijkheid
CLNI 88 wordt opgezegd; CLNI 2012 wordt geratificeerd. Hier gaat het om de aansprakelijkheid van het personeel.
Aansprakelijkheid voor het schip en passagiers wordt veranderd.
Het klachtrecht naar de CCR moet makkelijker worden.
Voorschriften van tijdelijke aard: wat nu wordt verwoord in de 3 reglementen, is uiteenlopend en wil men nu uniform.
De Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat heeft men 2 jaar geleden aangepast en deze werden besproken hoe het werkt en hoe de afgifte verloopt.
Dit is nodig, omdat de EU-verordening sociale zekerheid van exploitanten wil.
In het verdrag van de Rijnvaartlanden staat dat de vestigingsplaats van de exploitant als aangrijpingspunt voor de sociale zekerheid van dat land voor de hele bemanning geldt.
De vestigingsplaats kan men nu vinden op de Rijnvaart verklaring en exploitatiecertificaat.

Er komt een leesversie van de Akte van Mannheim met de wijzigingen sinds 1967. Het boekje wordt dit jaar in oktober verspreid. Interessant is artikel 32 van de akte; de strafmaat is alleen om geldboetes te geven tot € 25.000,00. Buiten de Rijn is het anders. In Nederland heeft men namelijk hogere straffen, ook gevangenisstraffen. Men wil nu per land het strafvorderingssysteem van het land gebruiken. Als je bijvoorbeeld dronken vaart buiten de Rijn, kan er gevangenisstraf gegeven worden. Zelfs intrekking tot vaarbevoegdheid kan het gevolg zijn.

In het najaar is het groot feest; het 150-jarig bestaan van de Akte van Mannheim. Er komt een Jubileumcongres waar het de bedoeling is, dat er een ministeriële verklaring wordt getekend door de Ministers van de CCR landen. Thema wordt verduurzaming tussen 2020 en 2050.

ECO: er worden mededelingen gedaan over de marktobservatie en over stedelijk vervoer over water in Parijs. Dat en biomassa zijn op dit moment de thema’s.

Er is een onderzoek gedaan door het STC Nestra over een financieringsmechanisme voor vergroening. Het rapport heet “Prominent”. Dit betekent toeslag op de gasolie betalen door de binnenvaartondernemer.
ASV vroeg zich af waarom er nooit over de inkomsten van de schipper wordt gesproken.

Het Ministerie is met de banken de vergroening aan het doorberekenen en bekijkt of het haalbaar is de vergroening te financieren.
ASV vindt dit een slecht idee, omdat er al hoge hypotheken zijn. Het Ministerie vindt dat de binnenvaart zichzelf moet terugver-

dienen.
De ASV heeft de crisis in de binnenvaart naar voren gebracht en ook het feit dat de tien geboden van dhr Verberk de markttransparantie niet hebben bevorderd.

De banken hebben ook met de marktverstoring meegedaan in de crisisjaren, omdat de plichten van een aantal scheepvaartbedrijven niet zijn nagekomen. Het Ministerie gaf een voorbeeld: als iedere schipper € 25.000,00 investeert, dat er dan gelijke behandeling is. ASV vindt dat niet, want voor kleine schepen is het een mega investering.
ASV geeft aan dat binnenschippers al zoveel initiatieven hebben getoond, maar nog steeds als vervuilers worden weggezet.

Het Ministerie kan er niks aan doen, dat de kranten dit melden. Het Ministerie vindt het klimaatakkoord prioriteit. Als voorbeeld: wanneer men 30% biobrandstof bij de gewone brandstof toevoegt, is men al aan vergroening bezig. Er zijn nog geen voorschriften, zegt het Ministerie.
ASV heeft binnenschippers, boekhouders en accountants benoemd, zodat deze ook met de vergroening mee kunnen denken of dit betaalbaar is.

Verder op de agenda komt de taalkundige ADN-wijziging en verplichting AIS-wijziging in het RPR. Elektronische meldplicht van gevaarlijke stoffen wordt besproken.

Vervoer van gevaarlijke stoffen wordt in Geneve behandeld.

In november as. zal in Wenen een workshop ligplaatsen plaatsvinden. Daar is de ASV ook voor uitgenodigd.
In Ottmarsheim en Fessenheim wordt grindverlading gebouwd met ligplaatsen.
De ASV vraag wat “Averij” ligplaatsen zijn. Deze worden namelijk gebouwd in Bingen. De CCR gaat hier niet over en kan hier niks over vertellen.
ASV vindt dat de CCR erg in gebreke is gebleven, omdat de verdwenen ligplaatsen nog niet terug zijn.

Volgende plenaire vergadering is 27 november 2018.

Piet en Doortje

26 juni uitreiking petitie!

26 juni uitreiking petitie, daar kunt u ook bij zijn

De petitieaanbieding zal plaatsvinden tussen 13.45 en 14.00 uur in de hal van de Tweede Kamer. De petitieaanbieding duurt maximaal 15 minuten. De voorzitter van de vaste Kamercommissie, in aanwezigheid van een aantal Kamerleden van de commissie, zal de petitie-aanbieders welkom heten en het woord geven om uw petitie toe te lichten in maximaal 5 minuten.

Hierna zal de voorzitter een korte, niet inhoudelijke reactie geven. Tot slot is er nog even tijd om na te praten met de aanwezige Kamerleden. U kunt ook aanwezig zijn als u door de ingang komt bestemd voor het publiek. Houd er wel rekening mee dat u een paspoort bij u moet hebben en er controle plaatsvindt, dus trek daar wat tijd voor uit.

We zijn blij met alle aandacht, die we voor dit belangrijke onderwerp kunnen krijgen, dus kom ook!

Nu al getekend door bijna 1.500 ondertekenaars: maar we willen meer

Wilt u de petitie verder helpen? Stuur dan onderstaand bericht door naar vrienden en kennissen.

Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot. Het veiligste en minst milieubelastende goederenvervoermiddel, de binnenvaart, wordt door onnodige regelgeving zo tegengewerkt, dat de investeringskracht en zelfs de toekomst van deze bedrijfstak in het geding is. Dit heeft verregaande consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland.
Help deze afbraak te stoppen: Teken de petitie. https://geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl/
Hartelijk dank voor uw medewerking.

We merken dat de petitie breed gedragen wordt. Niet alleen binnenvaartschippers, ook bevrachters, sluiswachters, eigenaars van varend erfgoed, advocaten etc. tekenen de petitie. Gelukkig erkennen daarmee velen dat dit probleem ons allemaal aangaat. Om de politiek (en zelfs Europa) te overtuigen dat de binnenvaart het waard is om gered te worden en hen tot snel handelen te activeren om dit te kunnen bereiken, hebben we veel handtekeningen nodig.

Daarom: stuur dit bericht door.

Politiek, politiek: CCR regelgeving besproken in een Algemeen Overleg Maritiem

Op 17 mei 2018 heeft het Algemeen Overleg Maritiem van de commissie Infrastructuur en Waterstaat met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, plaatsgevonden.

De ASV-lobby
In opmaat naar dat Algemeen Overleg heeft de ASV flink gelobbyd en we mogen zeggen dat dat zijn vruchten heeft afgeworpen. Dat er een petitie loopt tegen de CCR eisen is geen politicus ontgaan. Dat men nu ook echt weet waar het over gaat, tekent de interesse die er is voor de binnenvaart van links tot rechts.

Wie waren er?
Aanwezig zijn zeven Kamerleden, te weten: Van Aalst (PVV), Dijkstra (VVD), Laçin (SP), Von Martels (CDA), Agnes Mulder (CDA; voorzitter van dit overleg), Sienot (D66) en Van Tongeren (Groen Links) en natuurlijk mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Gerberdien le Sage, voorzitter van de ASV, was in de zaal aanwezig samen met Cor le Sage. Anderen konden het Algemeen Overleg live volgen via een internetverbinding.

3 minuten
Helaas hebben de aanwezige leden slechts 3 minuten, waarin men kan zeggen wat men wil zeggen over "Maritiem" waar de binnenvaart slechts een deel van uitmaakt. Drie minuten is niet veel als een sector in zulk zwaar weer zit.

De CCR uitwassen
Zoals al eerder gezegd waren de CCR regelgeving en de gevolgen daarvan een onderwerp waar veel Kamerleden zich duidelijk over uitlaten:

De heer Van Aalst (PVV): er wordt slordig omgegaan met de binnenvaartvloot
Stelt dat er slordig omgegaan wordt met onze binnenvaartvloot, terwijl we er juist zuinig op horen te zijn. Van Aalst noemt de binnenvaart als mogelijk alternatief voor transport over de weg, vooral nu de Minister daar wat minder budget voor heeft. Toch, stelt hij, hebben de binnenvaartschippers steeds vaker te kampen met die oneigenlijke eisen.

Zo noemt van Aalst de geluidsnormen en de bouweisen vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Hij geeft aan dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen schepen met of zonder personeel, waarbij voor een schipper zonder personeel deze eisen Arbo technisch helemaal niets opleveren. En toch moet hij op zijn decibels letten. Lukt het niet, dan moet het schip grofweg gezegd maar naar de sloop.

Van Aalst (PVV): een uitzondering voor drijvende werktuigen dan ook voor andere schepen
Van Aalst refereert aan de drijvende werktuigen, die door Europese regelgeving massaal afgekeurd dreigden te worden. Het Ministerie heeft daar wel een algehele vrijstelling voor afgegeven.

Van Aalst (PVV): goed onderhoud is ook een vorm van duurzaamheid
Van Aalst vraagt of de Minister het met de PVV eens is, dat goed onderhoud ook een vorm van duurzaamheid is. En zo ja, of zij kan aangeven waarom het verlengen van de levensduur van een schip momenteel genadeloos wordt afgestraft? Je zou toch wat meer sympathie verwachten voor zuinige ondernemers, zegt de heer van Aalst.

Van Aalst (PVV): hoe ziet de Minister de modal shift voor zich zonder een florerende binnenvaartsector?
Daarnaast vraagt van Aalst de Minister of zij het ook onwenselijk vindt, dat onze binnenvaartvloot krimpt ten gevolge van overmatig strenge geluidsnormen. En zo ja, is zij bereid om deze te versoepelen of om de CCR daarop aan te spreken? Bovendien is van Aalst benieuwd of de Minister bereid is om breder te toetsen of alle kwaliteitsnormen voor de binnenvaartschepen nuttig en noodzakelijk zijn en niet onnodig tot opheffing of faillissementen leiden. En zo nee, hoe ziet zij dan de modal shift voor zich zonder een florerende binnenvaartsector?

Sienot (D66): er wordt beleid uitgestrooid over een sector die een enorme impact heeft en waarmee we onze grotere doelen, zoals meer vervoer over het water, in de voet schieten.
De heer Sienot stelt vast de CCR 2-regels een belemmering vormen voor de binnenvaart. Hoewel Sienot het "bijna niet durfde te zeggen", deelde hij de analyse van Van Aalst dat daar heel erg wordt ingehakt op de binnenvaarvloot. Althans, daar lijkt het op. Dat vinden wij zorgwekkend. Daarom eigenlijk een beetje een noodkreet van D66: kunnen we hier in CCR-verband nog één keer aan de bel trekken? Hoe voorkomen we een volgende keer een dergelijke impact op de sector? Want er wordt beleid uitgestrooid over een sector die een enorme impact heeft en waarmee we onze grotere doelen, zoals meer vervoer over het water, in de voet schieten. Wij willen deze verladers en schippers in elk geval een helpende hand bieden. Sienot doet de suggestie om bijvoorbeeld in samenwerking met een kennisinstituut als MARIN betaalbare en slimme manieren te zoeken om de binnenvaartvloot te innoveren en te verduurzamen, zowel de nieuwe als de bestaande schepen.

Dijkstra (VVD): De VVD wil de vloot kleine binnenvaartschepen behouden; "het kan niet zo zijn dat die vloot door die eisen ter ziele gaat"
De heer Dijkstra sluit zich aan bij de zorgen die geuit zijn door voorgaande sprekers over de eisen voor (specifiek de kleine) binnenvaart. De VVD wil die vloot behouden, ook die vloot onder de 86 meter en 1.500 ton. Het kan volgens de heer Dijkstra niet zo zijn, dat die vloot op een gegeven moment door die eisen ter ziele gaat. Dijkstra stelt vast dat we die vloot juist nodig hebben voor al die kanalen om verkeer van de weg af te halen. Dijkstra pleit voor vrijstelling daarvoor. Dijkstra refereert aan het feit dat er zich al eerder partijen voor hebben ingezet, zoals de PVV, SP, VVD. Dijkstra roept zelfs op om desnoods ongehoorzaam daarin te zijn, omdat we daar een belang bij hebben.

Reactie van de heer Sienot (D66) (is zeer teleurstellend): het loopt allemaal niet zo'n vaart????
De heer Sienot (D66) is nota bene op de ASV vergadering geweest, waar uitgebreid aan de orde is geko*men wat de gevolgen zijn van de CCR regelgeving. Bovendien is een ASV delegatie twee keer langs geweest in Den Haag om de zaken te verduidelijken maar helaas….in zijn reactie op de heer Dijkstra blijkt dat de heer Sienot denkt dat het allemaal zo'n vaart niet loopt: Sienot blijkt te denken, dat als de omzetten maar hoger worden het vanzelf wel goed zal komen (hij legt niet uit hoe dat zou moeten en we hebben ook nog nooit gemerkt dat D66 de ASV heeft ondersteund in onze voorstellen voor een sterke onderhandelingspositie zoals bijvoorbeeld d.m.v. AGORA, red):*
Sienot spreekt zelfs de heer Dijkstra (VVD) erop aan, dat hij voorstelt om "ons desnoods maar aan die regels te onttrekken, omdat we het nodig hebben".
Sienot vindt dat "heel interessant van een partij die hij altijd juist pal hoort staan voor handhaving. Allerlei regels moeten streng worden gehandhaafd, maar met deze kunnen we kennelijk de hand lichten".

Sienot vraagt of de VVD met D66 de mening deelt "dat we er vooral voor moeten zorgen dat die ondernemers betere omzetten kunnen draaien door de vaarwegen een aantrekkelijke route te maken voor verladers om voor te kiezen? Dat we vooral daar de oplossingen moeten zoeken in plaats van een soort uitstel van regels die uiteindelijk dan toch als een zwaard van

Damocles boven de schepen blijven hangen?" Volgens D66 zit de oplossing vooral in het kunnen genereren van betere verdiensten door een competitiever aanbod.

Dijkstra (VVD): er zijn regels die zo streng zijn dat je je business niet kunt doen
Gelukkig heeft de heer Dijkstra goed kennis genomen van de feiten, want zijn reactie is duidelijk: De heer Remco Dijkstra (VVD) is het namelijk wel met D66 eens, dat het prachtig is als je kunt verdienen, want dan kun je ook verduurzamen (wie zou het daar niet mee eens zijn? red). Maar, stelt Dijkstra, er zijn regels die zo streng zijn dat je je business niet kunt doen. Je wordt wel met kosten geconfronteerd, maar kunt niet meer gaan verdienen. Die regels zijn soms doorgeslagen. In andere AO's heeft Dijkstra gehoord over allerlei geluidsregels, terwijl die schepen al sinds jaar en dag zo varen.
Dijkstra vindt het redelijk als voor nieuwe schepen dit soort eisen gelden, maar bestaande schepen wil hij niet verloren laten gaan. Daarom pleit Dijkstra voor ontheffing of wat dan ook. Hij benadrukt dat het zonde zou zijn als we dat soort schepen binnen nu en vijf jaar door de shredder halen en er later achter komen, dat het erg jammer is dat we al die kanalen hebben geüpgraded, maar dat er niemand meer is om erover te varen. Dijkstra wil die schepen gebruiken, omdat ze heel veel containers en heel veel vervoer van de weg afhalen. Hij wil de binnenvaart een warm hart toedragen. Investering en infra, maar absoluut ook iets doen aan de regelgeving waar dat kan om de schippers het hoofd boven water te laten houden.

De heer Laçin (SP): Duitsland schrijft: geluidseisen zijn er om het personeel te beschermen, maar voor particuliere ondernemers mogen ze nooit leiden tot het opgeven van hun bedrijf. Laten we dat uitgangspunt ook hier toepassen.

Laçin wijst de Minister erop, dat zij heeft gezegd erg veel belang te hechten aan deze vorm van transport, terwijl er op dit moment een koude sanering gaande is in deze sector. Laçin concludeert, dat de eisen die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aan schepen worden gesteld, voor de kleinere typen niet haalbaar en niet reëel zijn. Daarom verdwijnen nu, onder het mom van vergroening, in rap tempo de schepen tot 1.500 ton. De kleine binnenvaartschepen die tot in de haarvaten van het waterwegstelsel kunnen komen. Laçin wijst op het feit dat dit strijdig is met een van de CCR-stukken: Duitsland schrijft dat geluidseisen er zijn om het personeel te beschermen, maar voor particuliere ondernemers zouden ze nooit mogen leiden tot het opgeven van hun bedrijf. Laçin stelt voor dat uitgangspunt ook hier toe te passen.

Laçin stelt vast dat deze sanering zo snel gaat dat, als we het tij niet keren, er vanaf 2025 geen schepen tot 1.500 ton meer varen.
Hij beschrijft het toekomstbeeld: Het transport dat deze schepen nu verzorgen, wordt dan voornamelijk overgenomen door vrachtwagens. Laçin wijst erop dat andere collega's ook al zeggen, dat we dat met z'n allen niet willen en moeten voorkomen: extra trucks op de weg, met alle gevolgen voor het milieu en toenemende files van dien.
Laçin verwijst naar de petitie die hier aandacht voor vraagt en die op dat moment al meer dan 1.500 keer ondertekend is. Opvallend genoeg niet alleen door schippers, maar ook door bevrachters. Volgens Laçin ziet de sector in dat we gevaarlijk dicht bij een totale sanering van dit soort schepen zijn gekomen. Laçin vraagt zich af of de Minister dit ook ziet en of zij hiermee kans ziet om het draagvlak te vergroten om de regelgeving waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet is vastgesteld en die de sector nekt, terug te draaien.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga: schepen in de categorie tot 1.500 ton en 86 meter mogen niet verloren gaan

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga concludeert in haar antwoord dat ten aanzien van de binnenvaart bijna alle aanwezigen zorgen hebben uitgesproken over de kleine schepen, de categorie tot 1.500 ton en 86 meter. De Minister is het zeer met de commissieleden eens dat die niet verloren mogen gaan. Zij vindt het heel erg terecht dat werd gezegd, dat dat juist de schepen zijn, de oude kempenaars enzovoort, die in de haarvaten van onze waterwegen kunnen komen. De Minister concludeert dat die schepen nodig zijn om de modal shift voor elkaar te krijgen, om het transport van de weg naar het water te krijgen.

Misverstand over "vrijstellingsmogelijkheden"
Helaas blijkt er een misverstand te zijn ontstaan waarbij de Minister (en de Kamerleden?) denken dat er sprake is van vrijstellingsmogelijkheden. De Minister antwoord namelijk als volgt: *"Misschien als geruststelling voor de heer Laçin en wellicht ook voor de sector zelf: de vrijstellingsmogelijkheden zoals u die beschrijft van Duitsland, zijn ook in Nederland van toepassing. Ik wil daar absoluut geen onderscheid in hebben, dat wij het hier anders zouden doen of strenger zouden zijn op wat voor mogelijke manier dan ook. Dat kan via de ILT worden aangekaart. Ook in Nederland kan het uitdrukkelijk niet zo zijn, dat deze maatregelen ertoe leiden dat een bedrijf niet meer een bedrijf kan zijn en failliet gaat, net zoals het bij Duitsland omschreven staat. Er is geen verschil in regelgeving. Duitsland heeft niet een ruimere mogelijkheid dan wij. Dus mocht daar nog ergens onduidelijkheid over zijn, dan wil ik die graag wegnemen."*

De heer **Van Aalst (PVV): Duitsland gedoogt: we vragen de Minister gedoog ook**
Van Aalst (PVV) legt vervolgens uit dat dit inderdaad een misverstand is, waarbij het erom gaat dat Duitsland kiest voor de eigen binnenvaart en dit gedoogt." Wij vragen van de minister: gedoog dit nu gewoon, wees nu eens een keer ongehoorzaam en kies voor onze binnenvaart in plaats van je aan de regels te houden".

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga: "Vrijstelling"= Hardheidsclausule?
Volgens de informatie aan de Minister voldoet Duitsland ook aan de regels en is het gewoon mogelijk om vrijstelling te geven voor die schepen, mits je laat zien dat het een gevaar is voor je bedrijfsvoering en dat je het anders niet kunt bolwerken. De Minister stelt voor dat we nog een keer goed kijken naar wat er eventueel nog onduidelijk is.
Ook stelt de Minister voor zelf op korte termijn met de ASV te gaan spreken over waar die verschillen precies in zitten. Volgens de Minister zijn ze er niet, maar de Minister denkt dat het belangrijk is dat zij hier snel met de ASV over om tafel gaat en vervolgens zal zij de commissieleden informeren over dat gesprek. Dat lijkt de Minister de snelste manier om verder te komen.

ASV : misverstandVrijstelling = Hardheidsclausule?
Hier gaan zaken door elkaar lopen en helaas heeft de Minister nog niet "op korte termijn' dat gesprek gevoerd, maar gelukkig gaat dat er op 10 juli as. wel van komen.

Het lijkt dat de Minister doelt op de onwerkbare hardheidsclausule die alleen door Wijgula is aangevraagd wat betreft de geluidseisen en jaren in de la van ILT is blijven liggen. Vervolgens niet meer aan de orde lijkt te zijn, omdat alle nieuwe schepen "opeens" (bouwjaar na 1976) aan de geluidseisen voldoen. De ASV heeft het niet over deze onwerkbare hardheidsclausule (waarbij de ASV al eens aan de CCR heeft uitgelegd wat zo onwerkbaar is aan die hardheidsclausule, maar dat willen wij natuurlijk best nog eens doen). De ASV heeft het erover dat de eisen officieel dan wel gelijk zijn, maar de uitvoering van die eisen echt heel anders liggen. Iets wat we al jarenlang tegen het Ministerie zeggen, die dit niet wil controleren.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Is op dat moment nog positief over het feit, dat de Minister zegt met de ASV in

gesprek te willen gaan. Anderszins verbaast het van Aalst wel. De motie-Graus heeft altijd gevraagd naar die vrijstelling. De Minister geeft aan dat ze daar wel aandacht voor gevraagd heeft, maar daar niet de handen voor op elkaar heeft gekregen. Nu geeft ze aan dat de vrijstelling er dus blijkbaar wel is in Nederland, dus ik zie hoopvol uit naar de gesprekken op korte termijn.

Nogmaals belooft de Minister met de ASV om tafel te gaan:
Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Houdt vol dat het verschil er in zit, dat de suggestie werd gedaan voor een algemene vrijstelling (in Duitsland) en dat dat dus niet het geval is. Als een bedrijf financieel gezond is, er goed voorstaat en het makkelijk kan trekken, dan hoef je die vrijstelling niet te geven, zegt de Minister. Volgens haar moet er wel enige onderbouwing van het betreffende bedrijf komen dat het voor hen niet te doen is. Het is dus geen algemene vrijstelling, maar dat is ook in Duitsland niet het geval. **Als u het goed vindt, zegt de Minister, ga ik daar met de ASV over om de tafel om alle onduidelijkheid, mocht die er zijn, weg te nemen.**

De heer **Laçin (SP): Is blij om te horen dat de Minister hierover op korte termijn met de ASV in gesprek gaat.**
Uit zijn contacten met de ASV weet hij dat er in andere landen, bijvoorbeeld in Duitsland, wel degelijk anders wordt gehandhaafd en gedoogd. Laçin vindt het wel belangrijk dat we dat op zeer korte termijn scherp hebben en als uitgangspunt nemen dat wij in Nederland 1) voor onze binnenvaartschipper kiezen en 2) de regels op dezelfde manier toepassen zoals ze ook in andere landen worden toegepast. Wat de invulling daarvan precies is, laat hij even bij de minister en aan het gesprek dat gevoerd gaat worden. Wij worden daarover heel graag meteen daarna geïnformeerd, zodat wij weten waar wij als Kamer aan toe zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Denkt dat zij dezelfde gedrevenheid heeft als velen aan tafel. Iedereen wil dat deel van de binnenvaartsector zeker ondersteunen en zeker overeind houden. De Minister belooft wederom dat zij, zoals gezegd, graag binnenkort met “ze” (de ASV?) om tafel gaat. De Minister belooft ook dat zij uiteraard de Commissieleden Infrastructuur en Waterstaat zo snel mogelijk zal informeren over wat er uit het gesprek is gekomen, want “we delen dat we moeten zorgen dat we onze waterwegen maximaal kunnen benutten”. Tenslotte refereert de Minister aan het feit dat zij in het verleden in het Brabantse zich ook altijd zeer betrokken gevoeld bij de sector en dat is onverminderd van kracht.

Nawoord ASV
Nog nooit is de ASV zo positief geweest over een Algemeen Overleg. Werkelijke betrokkenheid van links tot rechts, werkelijke kennis over een aantal toch behoorlijk ingewikkelde onderwerpen die de binnenvaart aangaan en een Minister die inhoudelijk antwoord gaf en als klap op de vuurpijl een Minister die uit zichzelf diverse malen aangaf met de ASV in gesprek te willen gaan.

En dat zal dus gebeuren: op 10 juli zal de ASV een gesprek met de Minister hebben!

CCR en de moties

Zelden is de ASV zo positief geweest over een Algemeen Overleg. Zelden waren er zoveel betrokken politici op dreef om voor de binnenvaart te knokken, waarbij de CCR regelgeving het moest ontgelden…van alle kanten.

Uiteindelijk resulteerde dit in een breed ondersteunde aangenomen motie, ingebracht door de heren Van Aalst en Lacin (zie verder).

“constaterende dat de binnenvaart wordt afgerekend op CCR-regels die in technisch en/of economisch opzicht onhaalbaar zijn voor bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot; verzoekt de regering om, kleine binnenvaartschepen (dat wil zeggen: korter dan 86 meter en/of met een maximaal laadvermogen van minder dan 1.500 ton), naar voorbeeld van Duitsland, te vrijwaren van de toepassing van de CCR-regels die een bedreiging vormen voor een financieel gezonde bedrijfsvoering, en gaat over tot de orde van de dag.”

Helaas is de door de ASV tweede voorgestelde motie om de hele sector te ontlasten niet voorgesteld.

Ons voorstel voor de tweede motie zou zijn:

Constaterende dat de binnenvaart wordt afgerekend op CCR-regels die in technisch en/of economisch opzicht een enorme druk leggen op de binnenvaartsector,
Constaterende dat er zelfs CCR (geluids) eisen zijn, waarbij inmiddels aangetoond is dat bijna geen enkel binnenvaartschip aan die eisen kan voldoen,

Constaterende dat de schippers gedwongen worden veel geld te investeren in zaken waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet is aangetoond,

Constaterende dat dit alles een financieel gezonde bedrijfsvoering in de weg staat, waarbij er te weinig ruimte overblijft voor noodzakelijk onderhoud cq innovaties,

verzoekt de regering om binnenvaartschepen slechts dan aan deze eisen te laten voldoen in geval van ombouw, verbouw of nieuwbouw bij het betreffende binnenvaartschip, tenzij van bepaalde regelgeving nut, noodzaak en haalbaarheid aangetoond is.

Helaas is er dus geen daarop gelijkende motie ingediend.

Maar er is een begin gemaakt: Het is werkelijk geweldig dat de Commissieleden zo opstaan voor de binnenvaart. Maar wij willen niet de indruk wekken, dat het alleen om de kleinere schepen zou gaan. Het verdwijnen van de kleine schepen heeft een grote impact op de maatschappij, dus die boodschap komt aan. Nu is het aan ons om duidelijk te maken dat het om meer gaat dan dat…

Er blijft een zware taak te vervullen.

Reactie op Facebook:
“hoop dat het goed komt, zou voor mezelf willen varen op een eigen schip (kempenaar of spits voor alleenvaart) maar door die toekomstige regelgeving/eisen durf ik nog niet.

Ben heel nieuwsgierig hoe dit af loopt, hopelijk komt het goed, m’n vader vaart met een kempenaar dus voor hem zou het ook goed uitkomen als het goed komt en voor vele andere mensen succes “

Help te helpen

De KNRM redt als sinds 1824 mensen in nood op zee en op de ruime binnenwateren.

Het KNRM station Dordrecht is gevestigd in het hart van de binnenvaart, maar komt haast niet in contact met de familiebedrijven uit de binnenvaart.

Toch is het juist voor deze doelgroep van groot belang dat we er zijn.

Van de 120 inzetten, die we als reddingstation op jaarbasis maken, is zeker 20% voor de binnenvaart.

Vaak zijn dit de meer serieuze inzetten (medische evacuaties, aanvaring en laatst ook het overvaren van een Spits door de SOMTRANS).

De KNRM wordt niet gesubsidieerd door de overheid en dus moeten we zelf zorgen voor inkomsten.

Hier zouden de binnenvaartschippers ons enorm mee kunnen helpen. Velen zijn reeds donateur (en daar zijn we natuurlijk heel dankbaar voor), maar daarmee krijgen we onze exploitatie niet dekkend.

Momenteel kost het reddingstation Dordrecht € 100.000,- per jaar en hebben we een dekking aan inkomsten van € 45.000,-.

Een bedrijfssponsoring zou hen heel goed kunnen helpen om dit exploitatiegat te kunnen dichten.

Voor meer informatie:
https://www.knrm.nl/rederskringen

ASV: “de stem van de schipper wordt niet genoeg gehoord”

Schippersorganisatie hamert op herwaardering binnenvaart

De groeiende, zelfstandige en onafhankelijke Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) timmert aan de weg om de belangen van de particuliere binnenvaart te behartigen.

Promotiecampagne
Een jaar geleden heeft de ASV een promotiecampagne voor de binnenvaart ontwikkeld, getiteld: ‘Duurzaam transport voor later! Kies dan nu voor vervoer over water’.

ASV: “Hierbij doen wij, de particuliere schippers en ander belanghebbenden (politiek, provincies, gemeenten etc.), suggesties om de mogelijkheden optimaal te benutten.”.
Voor de beleidsmakers heeft de ASV een lijst met zes aanbevelingen om duurzamer vervoer te stimuleren.

Aanbeveling 1: Investeringen infrastructuur
Investeringen doen om, na jaren van bezuinigingen, de natte infrastructuur weer op niveau te krijgen. Daarom is de ASV bij tal van overleggen en bezoekt politici om de binnenvaart zichtbaar te maken en de positie van de binnenvaart te versterken. Ook brieven en zienswijzen worden geschreven met voorstellen en (onveilige) zaken worden aan de kaak gesteld.

Aanbeveling 2: het boetebeleid aanpassen
Het boetebeleid van de inspectie (ILT) aanpassen op basis van redelijkheid en proportionaliteit en vervolgens op een eerlijke manier handhaven.
De ASV strijdt tegen onrechtvaardige situaties binnen de sector. Zoals de sterk opgevoerde controles met soms torenhoge boetebedragen, opgelegd door de toezichthoudende diensten op de binnenwateren (ILT). De petitie en het zwartboek ‘Stop de klopjacht, stop het onredelijk boetebeleid binnenvaart’ hebben geleid tot Kamervragen en de uitvoering van aangenomen moties, waarbij het boetebeleid geëvalueerd wordt.

Aanbeveling 3: actieve stimulatie van de modal shift
Actieve stimulatie van de modal shift, door het koesteren van de diversiteit van de binnenvaartschepen en vaarwegen, groot en klein.
In de praktijk worden er drempels opgeworpen die voorkomen, dat de gewenste verschuiving plaatsvindt van vervoer over de weg naar vervoer over water: de zogenoemde modal shift. In sommige delen van Nederland is zelfs sprake van een omgekeerde ontwikkeling. De ASV: “Daarmee dreigt de diversiteit, onze grootste kracht, te verdwijnen. De huidige binnenvaartvloot bestaat voor een (noodzakelijk) deel uit kleinere schepen (tot 1.500 ton), die kleinere hoeveelheden kostenefficiënt kunnen vervoeren en de haarvaten van de vaarwegen kunnen bedienen. Hun aantal daalt echter met tot wel honderd per jaar”.
De ASV heeft aan D66 Kamerlid Sienot de vraag gesteld welk nut vergroening in de binnenvaart heeft als tegelijkertijd duizenden schepen verdwijnen door de CCR (CESNI) regelgeving. Zij wijst erop dat onderzoeksbureau Panteia vaststelt, dat de vloot kleinere schepen na 2025 verdwenen zal zijn en een multinational als Imperial de petitie “Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot” onderschrijft.
De ASV concludeert dat de wijze waarop Nederland de CCR regels uitvoert, leidt tot een koude sanering die de diversiteit van de binnenvaartvloot aantast.

Aanbeveling 4: de binnenvaart aantrekkelijker maken
De binnenvaart aantrekkelijker maken als beroepsgroep, met name de particuliere binnenvaart en gezinsbedrijven.
Volgens de ASV moet de binnenvaart meer zichtbaar gemaakt worden en daarom schrijft de ASV zienswijzen en gaat naar hoorzittingen over nautisch-technische zaken om de positie van de binnenvaart te versterken. Zo blijft de ASV wijzen op de manier waarop Nederland met het huisvuilbeleid omgaat, blijft wijzen op onveilige situaties en privacy-aantastende zaken en dergelijke.

Aanbeveling 5: verbetering van de marktomstandigheden.
De ASV blijft pleiten voor een transparante binnenvaartmarkt en heeft daarbij een uitgewerkt voorstel aangereikt: “AGORA”.

Aanbeveling 6: vergroening d.m.v. zinvolle investeringen
Vergroening van de bestaande binnenvaartvloot versnellen door investeringen direct zinvol te maken.

“Schippers zijn best bereid te investeren in schone technologieën. De voortdurend slechte economische situatie maakt hen dat echter moeilijk, zo niet onmogelijk. Bovendien merken ze niet of nauwelijks bereidheid bij de verladers/bevrachters om hen daarvoor te belonen. Als de binnenvaartondernemers de volledige prijs moeten gaan betalen voor de door overheid en verladers gewenste en/of opgelegde vergroening, dan gaat er iets goed mis met het verduurzamen van de samenleving”.
Bovenstaande schreef de ASV een jaar geleden, nu is de ASV onthutst over het feit dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat weten, dat “de Binnenvaart” een akkoord gesloten heeft met Minister Van Nieuwenhuizen over “minder broeikasgassen uitstoot”, de zogenaamde ‘Declaration of Nijmegen’. Dit akkoord, waarin afgesproken wordt versneld het scheepsvervoer te verduurzamen, is gesloten door overheden, havens, logistieke bedrijven en verladers. De “uitvoerders” van dit akkoord, de particuliere binnenvaart, is hier echter niet bij betrokken.

Petitie
De ASV blijft zich inzetten voor het behoud van de waardevolle binnenvaart. Dus heeft de ASV een petitie gestart, waarbij zij vraagt: “Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot”.

Deze petitie, met binnen een week al meer dan 1.000 handtekeningen, wijst op het volgende:
“Het veiligste en minst milieubelastende goederenvervoermiddel, de binnenvaart, wordt door onnodige regelgeving zo tegengewerkt dat de investeringskracht en zelfs de toekomst van deze bedrijfstak in het geding is. Dit heeft verregaande consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland.”

https://petities.nl/petitions/geef-de-binnenvaart-toekomst-en-voorkom-74-000-extra-trucks-files-en-co2-uitstoot?locale=nl

Schippers voor schippers
Schippers voor schippers blijft het parool van de ASV: relevante informatie moet bij de schipper terecht komen. Gelukkig beschikt de ASV over steeds meer communicatiemiddelen, die enthousiast gebruikt worden: drukbezochte ASV vergaderingen, de diverse media (kranten, filmpjes), ASV website, Twitter en Facebook. Zo draagt de ASV kennis over en peilt meningen; zodat bestuur en denktank op de hoogte is van hetgeen er leeft in de sector en de positie van de particuliere schipper versterkt wordt. Kennis is macht, tenslotte (en gebrek aan kennis leidt tot onmacht en een afhankelijke situatie).

De ASV vraagt aan schippers om steun voor haar organisatie. Door actief mee te praten op vergaderingen, lid te worden en zich in te zetten in de ASV denktank. De ASV is ervan overtuigd dat de stem van de schipper nog lang niet genoeg gehoord wordt.

Gezocht: zegels!

Gezocht: zegels zoals gebruikt in de beurtvaart, binnenvaart en sleepvaart

Ik ben een verzamelaar van Nederlandse fiscale zegels. Onder andere zoals die zijn gebruikt voor de binnenschippers. Gestart met het vormen van de schippersbeurzen in 1918, en door de overheid overgenomen vanaf 1932 met het instellen van de evenredige vrachtverdeling.

De zegels werden aangebracht op bevrachtingsdocumenten en aanmeldingsformulieren, in bevrachtings-, sleep- en (NPRC) lidmaatschap boekjes en op vervoersvergunningen. Voor velen zal deze periode te ver in het verleden liggen, want het gebruik van de zegels is gestopt in de jaren 1980. Maar mogelijk zijn die oudere documenten of zegels nog bewaard gebleven.

De binnenvaartzegels zijn door Inspectie V&W afgeschaft in november 1985. Vanaf die datum is nog 6 jaar een kassastrook in het bevrachtingsboekje geniet/geplakt.
Ik ben met name op zoek naar de documenten en zegels van de periode 1940-1960. Maar alles is welkom en ik ben erg benieuwd welke reacties ik ga ontvangen. Altijd bereid tot het beantwoorden van vragen.

Met vriendelijke groet,
Theo J.F. Schalke
Ponyweide 16
2727 HL Zoetermeer
Th.J.F.Schalke@ziggo.nl

AVG

De teksten op deze pagina dienen alleen ter inspiratie en zijn niet bedoeld als juridisch advies. De ASV is geen jurist en kan en mag dan ook geen juridische adviezen geven. Aan deze teksten kunnen dan geen rechten ontleend worden. Raadpleeg altijd een jurist in geval van twijfel.

Op 26 mei zijn de controles gestart in het kader van de nieuwe privacywetgeving AVG. In Europa zijn direct op de eerste dag al aan enkele grote bedrijven zeer hoge boetes opgelegd. Ook in Nederland is de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) begonnen met handhaving van de nieuwe regels.

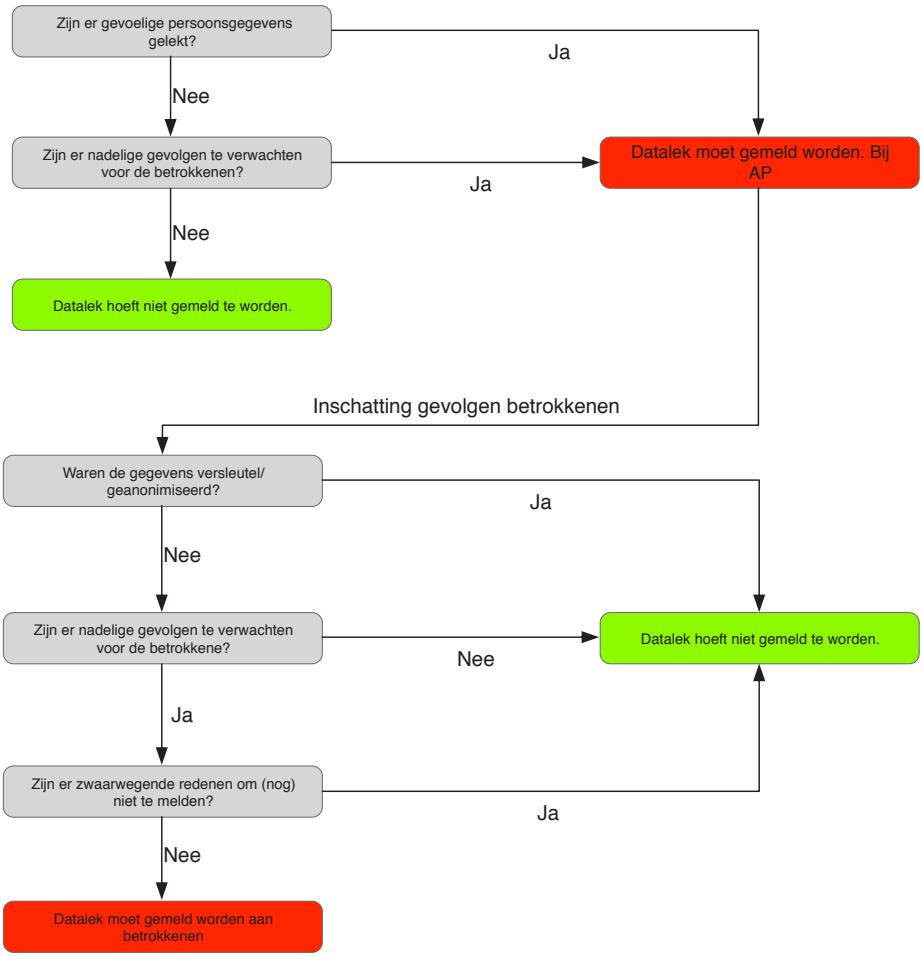
Vorig jaar heeft de Autoriteit 635 onderzoeken gedaan. Naar verwachting zullen er dat dit jaar meer dan 1.000 zijn. Met de AVG in aantocht is het personeelsbestand van AP met de helft uitgebreid. Anders dan in sommige media is gesuggereerd, controleert AP wel degelijk en zal – als daar aanleiding toe is – boetes opleggen. Volgens de nieuwe wet zijn bestuurders en directies van organisaties en bedrijven hoofdelijk aansprakelijk.

Uit onderzoek blijkt dat nog steeds een flink aantal bedrijven niet is begonnen met het nemen van de noodzakelijke maatregelen. In die gevallen zal de AP geen clementie hebben. De Autoriteit heeft aangegeven wat soepeler op te treden als men wel al is begonnen met het AVG-proof maken van de organisatie, maar nog niet alle onderdelen zijn afgewerkt. Je moet dus minimaal wel met AVG gestart zijn!

Via één van onze leden zijn wij gewezen op een paar links die u mogelijk kunnen helpen bij het voldoen aan deze wet.

https://veiliginternetten.nl/privacyverklaring-generator/start/

https://www.cnil.fr/en/open-source-pia-software-helps-carry-out-data-protection-impact-assesment



Let op het verschil tussen de verjarings- en vervaltermijn!

Schipper Tinus Maas vaart samen met zijn vrouw met het ms “Condor”. Over het algemeen varen ze zonder al te veel problemen maar de afgelopen periode hebben ze een paar keer pech gehad.

In mei 2016 werd de “Condor” aangevaren door de “Helena-Marie”. De schade was niet spectaculair, maar de expert schatte de herstelkosten toch al snel op zo’n € 15.000. Direct na de aanvaring waren er experts komen kijken, de schepenverzekeraars stuurden elkaar brieven en het werd een heel gedoe. En nu opeens kwam er een brief over verjaring…

Een ander akkefietje zijn de vrachtpenningen die Maas nog krijgt van zijn bevrachter Jobaco B.V. voor een reis in maart 2017. De heer Minderman van Jobaco heeft toegezegd zich persoonlijk met de kwestie te bemoeien, maar het is elke keer wat. Dan moeten er weer stukken worden opgestuurd, dan is de mail weer niet aangekomen en het duurt en het duurt maar. Maas heeft ernstig het gevoel aan het lijntje te worden gehouden.

Wanneer Maas in april 2018 voor een goed gesprek en een kop koffie weer eens bij zijn huisadvocaat mr Specialis langs gaat, komen de aanvaring en de vrachtpenningen ter sprake. Wat is daar nou het probleem en waarom duurt het zo lang?

Als door een wesp gestoken springt mr Specialis op en vraagt Maas indringend naar de data. Maas snapt er niets van. Hoezo? Dan legt Mr Specialis zijn zorgen uit:
In het recht spelen twee termijnen een belangrijke rol. De verjaringstermijn en de vervaltermijn. Het belangrijkste verschil is dat een verjaringstermijn, vóór het moment dat de termijn afloopt, verlengd kan worden. Een vervaltermijn kan niet verlengd worden. En voor beide termijnen geldt dat een vordering, wanneer de termijn verstreken is, niet meer in rechte afdwingbaaris.

Een verjaringstermijn kan gestuit worden. Een verjaringstermijn van vijf jaar die op 31 december 2017 afloopt en op 30 december 2017 wordt gestuit, begint opnieuw te lopen en loopt dus door tot 30 december 2022. Voor het stuiten van een verjaring moet een zogenaamde stuitingsbrief worden verstuurd. Een dergelijke brief moet wel aan een aantal eisen moet voldoen om rechtskracht te hebben: in een stuitingsbrief moet bijvoorbeeld schriftelijk worden vastgelegd dat de schuldeiser zich ondubbelzinnig voorbehoud opzijn recht op nakoming. In de brief moet ook duidelijk staan op welk geschil de stuiting betrekking heeft. Het opstellen van een stuitingsbrief luistert dus erg nauw!

Een vervaltermijn kan niet verlengd worden. Vervaltermijnen staan in de wet, maar partijen kunnen ook zelf vervaltermijnen overeenkomen in hun contract of algemene voorwaarden. In de praktijk zien we in overeenkomsten vaak de volgende vervaltermijnen:

- processuele vervaltermijnen: wanneer niet binnen een bepaalde termijn een juridische procedure is gestart (bijvoorbeeld 6 maanden), vervalt na die termijn het recht een procedure tegen iemand te starten. Dat is lastig, want daarna kan bijvoorbeeld het nakomen van een overeenkomst niet meer worden afgedwongen;
- aansprakelijkheidsvervaltermijnen: wanneer iemand niet binnen een bepaalde termijn schriftelijk aansprakelijk is gesteld, vervalt dat recht en gaat men ervan uit dat iemand niet aansprakelijk is;
- klachtvervaltermijnen: wanneer er niet binnen een bepaalde termijn geklaagd is, vervalt het recht om dat later alsnog te doenén gaat men ervan uit dat er niets te klagen viel.

Een veelvoorkomende termijn is die van vijf jaar. Maar in het vervoerrecht gelden vaak veel kortere termijnen. Bij aanvaringen verjaart de vordering na twee jaar. Maas is dus precies op tijd bij zijn advocaat want die kan nu vóór de verjaringstermijn verloopt nog snel een stuitingsbrief sturen.

De vorderingen gebaseerd op de vervoersovereenkomst verjaren na één jaar. Hier gaat het voor Maas mis. Door het ‘pappen en nathouden’ van Jobaco is de termijn verstreken en staat Maas nu met lege handen. Maas is woest. Hij heeft het idee dat Minderman hem expres net zo lang aan het lijntje heeft gehouden totdat de kwestie verjaard was.

Het enige lichtpuntje dat mr Specialis Maas nog kan geven is dat de wederpartij, in dit geval de bevrachter, geen beroep op de verjaring kan doen als Maas ‘aan kan tonen’ dat ze in onderhandeling waren en er bewust geprobeerd is de kwestie te laten verjaren. In dat geval gaat de verjaringstermijn pas lopen wanneer de onderhandelingen op niets zijn uitgelopen.

Ynke Ooijkaas Advocaat
Jacques Dutilhweg 471 c
3065 GL Rotterdam
tel .: 010 - 212 12 20
e-mail: Y.Ooykaas@vandijkadvocaten.nl
secr.patricia@vandijkadvocaten.nl
info: www.vandijkadvocaten.nl

Overleg Klantenraad Binnenvaart met politie op het water

Datum:
woensdag 25 april 2018
van 14.00 – 16.00 uur
Locatie: bureau Zeehavenpolitie,
St. Jobsweg te Rotterdam

Aanwezigen:
Namens **ASV**:
Ger Veuger
Jessica v.d. Akker

Namens **CBRB**:
Frank Reijerse

Namens **ZHP**:
Seth Hofs
Rien v.d. Ham

Namans **LE**:
Aad Roosemalen (voorzitter)
Bouke Jansma (schrijver)

Voorzitter opent om 14.15 uur de vergadering. Omdat van de vijf door de politie uitgenodigde partijen van slechts twee een afvaardiging aanwezig is, wordt het vandaag wel een hele kleine setting. Ook zijn er geen afmeldingen. Schrijver zal trachten te achterhalen waarom de andere drie partijen niet aanwezig zijn. Is dit een eenmalig gebeuren of is er geen behoefte aan een dergelijk overleg?

Vanwege eerder genoemde kleine opkomst wordt besloten iedere partij ruimschoots de gelegenheid te geven zijn of haar punten naar voren te brengen.

Inbreng ASV

1. Bereikbaarheid politie: de ASV heeft niet de indruk dat er veel gebeurd is m.b.t. een betere bereikbaarheid van de politie. Dit geldt vooral voor de Landelijke Eenheid. De Zeehavenpolitie is over het algemeen wel prima te bereiken. Vervolgens wordt de vraag gesteld wat spoed is, oftewel: wanneer kan 112 worden gebeld? Voorzitter antwoordt dat in geval van twijfel

112 gebeld kan worden. Op de vraag of dit ook geldt voor bijvoorbeeld kinderen, die vanaf strandjes te ver de vaargeul indrijven met bijvoorbeeld opblaasbootjes is het antwoord “ja”;

2. AIS door schippers:de ASV vestigt de nadruk op het feit dat (te) veel schippers AIS zien als een navigatiemiddel, terwijl het slechts een hulpmiddel is. Politie onderschrijft dit. Ook vindt men dat er bij AIS veel te veel verplichte velden ingevoerd moeten worden. Daarnaast geeft AIS nog steeds veel fouten (onjuiste posities e.d.). Politie herkent deze kritiek, maar kan hier weinig aan veranderen; opmerkingen zullen tijdens vergadering OTNB-nautisch nog eens onder de aandacht van Rijnvaartcommissaris Ivo ten Broeke worden gebracht;
3. AIS gebruikt door toezichthouders voor handhaving: de ASV heeft de indruk dat steeds vaker toezichthouders AIS gebruiken voor handhaving en komt met enkele concrete voorbeelden. Voorzitter geeft aan dat AIS niet voor toezicht op bijvoorbeeld vaar- en rusttijden gebruikt wordt. Het kan (en mag!) wel gebruikt worden in geval van opsporing van bijvoorbeeld meer ernstige delicten, met name in de misdrijvensfeer;
4. Gebruik AIS op politievaartuigen: de ASV krijgt van haar leden nog steeds signalen dat veel politievaartuigen ten onrechte AIS uitzetten. Voorzitter memoreert enerzijds dat dat noodzakelijk kan (en mag) zijn t.b.v. opsporingsdoeleinden, maar zal deze signalen opnieuw onder de aandacht van de operationele collega’s brengen;
5. Machtsvertoon door politie: de ASV memoreert een voorval op 23 juni 2017 op de Maas bij Sambeek. Een schip werd gehinderd door een aantal jongeren op waterscooters, waarna de schipper een min of meer dreigend gebaar (alsof hij een vuurwapen in zijn hand had) maakte naar de waterscooters. Even later werd hij door de politie van de wal met veel machtsvertoon van boord gehaald, terwijl de oorzaak dus bij de waterscooters lag. Voorzitter kent het voorval niet, maar geeft aan dat in deze tijd het dreigen met of het gebruik van een vuurwapen ernstig wordt opgevat. En als dan op grote afstand niet duidelijk is wat de situatie is, zal de politie geen enkel risico lopen.

Inbreng CBRB

1. De CBRB heeft niet echt punten voor deze vergadering over de relatie met de politie. Memoreert wel het project “Papierarm Varen”. Binnen dit project is het de bedoeling dat op korte termijn alle containerschepen zonder (lading)papieren gaan varen, maar alles in de computer aan boord hebben; bij controles of incidenten kan alles á la minute tevoorschijn worden gehaald en eventueel uitgeprint. Om te zorgen dat alles werkt zoals het theoretisch zou moeten, zijn er nu drie containerschepen, die op deze wijze als proef varen. Als de proef geslaagd is en de eventuele kinderziektes zijn verdwenen, zullen ook andere containerschepen deze werkwijze volgen.

Inbreng politie

1. Integere transportbranche. Voorzitter memoreert het programma integere transportbranche, zoals het ook in het wegvervoer bestaat. Hiermee wordt bedoeld dat de politie, samen met haar partners en klanten, wil bewerkstelligen dat de transportbranche in een positief daglicht staat in de volle breedte. De politie vraagt dan ook of er, net als in het wegverkeer, ook signalen zijn die de binnenvaart in een kwaad daglicht kunnen stellen. Zoals in het vorig overleg is aangegeven richt de politie zich in haar nieuwe organisatie namelijk niet zo zeer op toezicht, maar op opsporing van criminaliteit.

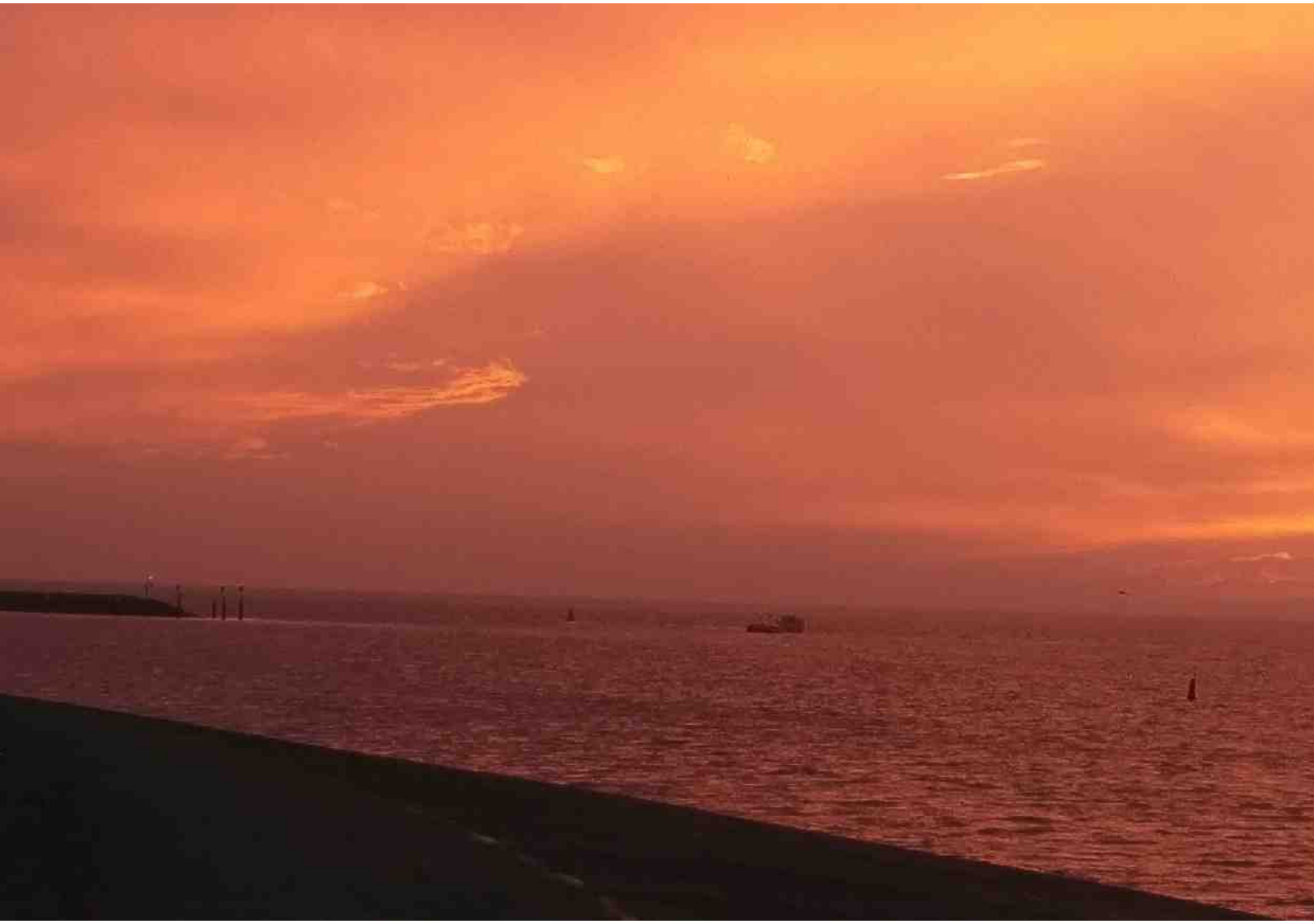
Voorbeelden:

- Vragen personen (vluchtelingen? Asielzoekers?) in het buitenland (Donau?) wel eens of ze mee mogen varen naar het westen?
- Wordt wel eens gevraagd pakjes of andere zaken met onduidelijke inhoud mee te nemen?
- Vindt er op andere wijze vormen van criminaliteit plaats?
- Klanten geven aan dat (ook bij binnenschepen die op Donaugebied varen) dergelijke signalen nooit binnen zijn gekomen.

Tenslotte zijn er **enkele algemene vragen** en discussies die worden doorlopen:

1. Wat is houding van politie t.a.v. convenantschepen? (ILT heeft met een aantal bedrijven convenanten afgesloten; dit houdt in dat een dergelijk bedrijf zich aan bepaalde zaken houdt en daardoor niet of minder bezocht wordt)
   - De politie heeft het contract m.b.t. convenanten bewust niet ondertekend, omdat de politie een andere taak heeft en haar handen vrij wil houden. De politie houdt hier echter zijdelings wel rekening mee: als uit een groep schepen een schip gecontroleerd moet worden en er vaart een convenantschip tussen, zal dit in de praktijk niet als eerste worden gecontroleerd, maar in voorkomende gevallen controleren wij ook deze schepen gewoon mee;
2. Kijkt de politie ook naar de klasseindeling (1 t/m 5) van ILT?
   - Zoals hiervoor bij convenantschepen is verteld, heeft de politie een eigen taak. Maar ook binnen die taak is het logisch om, als er meerdere schepen varen, extra aandacht te besteden aan schepen die, historisch gezien, vaker overtredingen plegen dan anderen.
3. Wat is de relatie tussen door SI gecertificeerde classificatiebureaus en de door hen namens ILT afgegeven CVO’s en controles door toezichthouders, waarbij het lijkt of die een keuring overdoen?
   - Uitgangspunt is dat toezichthouders alleen díe technische zaken controleren, die van dag tot dag kunnen wijzigen. We hebben het dan bijvoorbeeld over plaats en geldigheid brandblussers, gladde vloeren, afscherming draaiende delen etc. Dit zijn slechts voorbeelden, maar het is niet de bedoeling dat een toezichthouder de breedte van een gangboord opmeet om te checken of het wel klopt. Uiteraard zijn er altijd grensgevallen. Deze worden van geval tot geval bekeken.
4. Met name de ASV vindt dat er momenteel overcontrole in de binnenvaart plaatsvindt. Vroeger controleerde alleen de politie op dat soort zaken. Op het moment dat al die toezichthouders en BOA’s gingen meecontroleren, ging het fout. In het verleden had de politie nog wel oog voor de praktische zaken als even een auto op een autosteiger zetten, waardoor een schip dan wel eens een paar kilometer met een mannetje te weinig vaart. Nu heb je gelijk een bekeuring.
   - De politie houdt zich, net als de andere toezichthouders aan bepaalde onderlinge werkafspraken. Maar ook binnen die werkafspraken blijft het mensenwerk. Uitgangspunt is en blijft dat burgers die willens en wetens de wet overtreden en daarmee de onveiligheid en/of oneerlijke concurrentie bevorderen meer controles (en dus meer kans op een bekeuring of boeterapport) krijgen dan de goedwillende burgers, die per ongeluk de plank misslaan.

Namens de Politie, Landelijke eenheid,
Bouke Jansma



Persbericht overleg ASV evofenedex

Overleg ASV-evofenedex d.d. 28 mei 2018:

Evofenedex en ASV beraden zich op gezamenlijke stappen ter behoud van de waardevolle binnenvaartvloot.

Op 28 mei heeft er een constructief gesprek plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de ASV en evofenedex.

Aanleiding was de ASV-petitie “Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks en CO2 uitstoot”.

Ook evofenedex signaleert bij haar leden de problematiek van het verdwijnen van de kleinere binnenvaart.

Bovendien worden alle (dus ook grotere) binnenvaartbedrijven met zoveel onnodige (CCR) uitgaven en opdrachten geconfronteerd, dat andere noodzakelijke (vergroenings)investeringen niet gedaan kunnen worden. Dat heeft ook effect op het product dat men aan kan bieden aan de verlader.

Toewerkend naar de datum van de petitieaanbieding op 26 juni zullen de evofenedex en de ASV daarom het belang van het voortbestaan van een gezonde binnenvaartvloot met een grote diversiteit aan schepen aan de orde stellen.

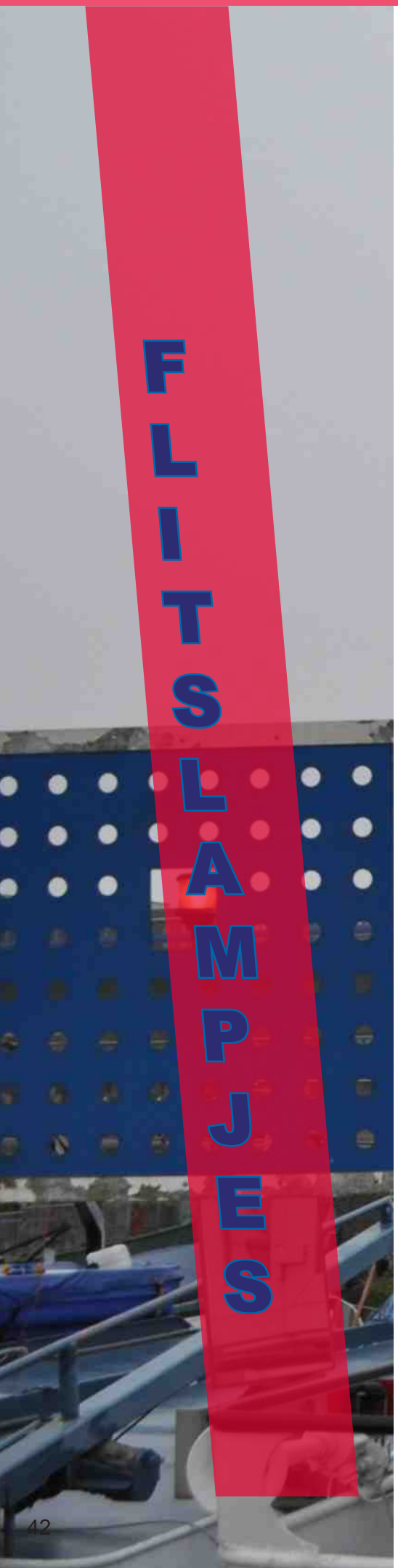
Wat vergroening en innovaties betreft, is het voor zowel de ASV als evofenedex duidelijk dat de overheid hier een ondersteunende, voorwaardenscheppende rol zou moeten spelen.

Beide organisaties willen dat wat betreft vergroening en verduurzaming van de binnenvaartvloot er ingezet wordt op echte oplossingen op lange termijn voor alle type binnenvaartschepen, waarbij tegelijkertijd al eenvoudig te bereiken verbeteringen op korte termijn gestimuleerd worden. Ook daarbij willen de organisaties hun expertise en ervaringen delen om de kansen voor de hele binnenvaartsector hierin te vergroten.

Ook zullen beide partijen elkaar op de hoogte stellen, aan de orde stellen en oplossingsvoorstellen doen wat betreft de (onnodige) blokkades waar de binnenvaart mee te maken heeft: zoals congestie containerterminals, sluizen (Zeeland), een bereikbaar achterland (onderhoud kleinere vaarwegen, ligplaatsen, spertijden etc.) en ophogen van bruggen (o.a. Schelde-Rijn).

De verladers en de schippers hebben een gezamenlijk belang in een gezonde binnenvaartsector. Dat wordt door beide partijen erkend en daarom zullen beide organisaties zich inzetten om deze sector te ondersteunen waar mogelijk.

Op korte termijn zullen de ASV en evofenedex zich richten op het aan de orde stellen van de CCR regelgeving en de ongewenste effecten daarvan.



Evaluatie Boetebeid

In opdracht van de Inspectie Leefomgeving en Transport evalueert Panteia samen met Twynstra Gudde het boetebeleid in de binnenvaart. Doel van de evaluatie is inzicht te krijgen in uw beleving van het toezicht op de Binnenvaartwet. Onderdeel van de evaluatie is een enquête onder schippers en eigenaren. We zouden uw medewerking zeer op prijs stellen.
Op http://binnenvaart.onderzoek.nl vindt u de evaluatie van het boetebeleid binnenvaart. Veel succes met invullen!
Op basis van de ervaring van de schippers en eigenaren die inmiddels hun medewerking hebben verleend, is de gemiddelde invultijd 9 minuten. Wij stellen het zeer op prijs als u in de komende dagen de vragenlijst invult.
Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met Wouter van der Geest (w.van.der.geest@panteia.nl).
Namens Wouter van der Geest
Projectleider
Wilt u liever een mail hierover ontvangen? Geef dat dan door via info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Opmerking op facebook:
Maandagmorgen van 6.30 uur tot 8.30 uur hiervoor moeten wachten. Ik heb echt geen grote aantallen fietsers gezien .... Gewoon onzin ... Verkeer kan omgeleid worden via de andere brug als de scheepvaart moet invaren..... Er staan daar stoplichten voor het wegverkeer, dus niks gevaarlijke situatie voor de fietsers ...

Actualisatie handboek Marifonie in de binnenvaart

Heet tegenwoordig Handboek voor de radiocommunciatie in de binnenvaart vanwege AIS en elektronische kaarten. Is te vinden op de CCR-site.

Stabiliteitsgids voor het containertransport in de binnenvaart
Het bedrijfsleven heeft een praktische gids voor stabiliteit opgesteld. Ook deze is te vinden op de homepage www.ccr-zkr.org

BLIS

Het Binnenvaart Ligplaats Informatie Systeem (BLIS) wordt, in navolging van de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam, ook in RWS ingevoerd. Langs de grote rivieren is op een digitale kaart dan de actuele bezetting van ligplaatsen te zien.
Het gaat om de bezetting in procenten van de ligplaats. Scheepsnamen ed. zijn niet te zien. Informatie:
www.blauwegolfverbindend.nl.

Geen gratis walstroom voor de binnenvaart, wel voor de zeevaart

Zes politieke partijen in Rotterdam willen de actie Walstroom starten voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in het havengebied. De maatregelen die daarbij passen zijn terug te voeren op het gratis verstrekken van walstroom, zodat de zeeschepen niet meer langdurig draaien op hun vervuilende generators.

De actuele praktijk is, dat er voor buitenvaartschepen geen enkele verplichting bestaat om walstroom te gebruiken. Het moet dus goedkoper worden gemaakt en als men zeker wil zijn van een verbeterde luchtkwaliteit, zelf gratis. Op walstroom geldt nu een belasting, die zwaarder aantikt dan de dieselolie waarop de generators draaien.

Ook D66-staatssecretaris Stientje van Veldhoven wil aanvullende maatregelen in samenwerking met gemeenten en provincies voorstellen voor die betere luchtkwaliteit. Daarom hebben de zes partijen nu schriftelijk vragen gesteld aan het college van B&W in Rotterdam om zodoende te weten te komen of die samenwerking tussen het Rijk en Rotterdam al is gestart. De vragen zijn gesteld door GroenLinks, Nida, CU, SGP, D66 en de SP.

Royerssluis

Twee maanden heeft men aan de Royerssluis gewerkt om een fietspad te realiseren, En inderdaad, er zijn wat lijnen op de weg die over de sluisdeur loopt, getrokken en er is een vangrail geplaatst en ook nog betonblokken: Klaar is Kees. O ja, nog even wat spertijden invoeren voor de schippers en dan maar roepen dat België serieus de binnenvaart wil stimuleren. (zie foto's)

De Beurs van Gorkum: een indruk

Het was een drukke week voor de ASV vanwege de Beurs in Gorinchem waar een gesprek met de evofenedex aan vooraf ging. Ja, u leest het goed, de evofenedex. Natuurlijk is dit naar aanleiding van onze nog lopende petitie “geef de binnenvaart toekomst en voorkom74.000 extra trucks, files en CO2 uitstoot”. En natuurlijk is hier op de beurs ook veel over gesproken met schippers en toeleveringsbedrijven, maar ook is de ASV bij de EICB (Expertise en InnovatieCentrum Binnenvaart) geweest voor een gesprek, dat ook al zeer positief verliep.

Het lijkt er op dat velen, behalve een deel van de schippers, de schade die de CCR regelgeving plus de vergroening, en de te behalen magere marges in de binnenvaart, onderschatten of compleet niet in de gaten hebben. Bovendien is er de onzekerheid over het waarom de economie floreert in Nederland maar de binnenvaart hier nauwelijks van mee profiteert. Ondanks de vele files en de vele partijen die een modal shift willen, dus meer vervoer over water, zien we nog steeds het omgekeerde in de praktijk.

We missen, zeker als binnenvaart, een halve generatie schippers; de schipperskinderen, die het makkelijker aan de wal verdienen zonder inlevering van extreem veel vrije tijd, vaak beter betaald waarbij men veel minder uren hoeft te maken. Kinderen die de zorgen van hun ouders hebben gezien van het varen in een vrije markt, die ook nog eens een zware crisis kenden met alle gevolgen van dien. En mochten ze kinderen krijgen, zijn ze nu verlost van het feit dat zij hun kinderen door hun beroep naar een internaat moeten sturen. Maar de binnenvaart mist ze wel! En hoe. We zien het steeds vaker; personeel dat nauwelijks gekwalificeerd lijkt, maar wel op een tanker met 8000 ton rond vaart, omdat zijn makkelijk verkregen papieren technisch kloppen. En hoort Grave ook niet bij deze consequenties?

Wat ook al niet helpt, is de versobering van natte infrastructuur. Er wordt al decennia lang bezuinigd en te weinig geld in gestoken en het geeft schippers het gevoel een 2e rangs burger te zijn. Ligplaatsen gebrek, het weghalen van de huisvuil containers, het enkel slaan van palen i.p.v. een afloopmogelijkheid (steigers) zodat je ‘s avond niet even je benen kan strekken aan de wal of sociaal kan doen met buren, vrienden of familie, omdat het goedkoper is enkel palen te slaan.
Nog erger zijn de lange wachttijden die ontstaan omdat er technisch iets uitvalt bij een centrale bediening en men de boel gelijk stremt. Bruggen die alarmen krijgen boven windkracht 6 en niet meer open gaan of simpelweg bemanningstekorten waardoor er ook al niet bediend kan worden.

Dan nog de ligplaatsen met de borden van 1 of 3 dagen, zodat je soms niet weet waar je naar toe moet als je ziek bent of andere calamiteiten hebt of simpel met vakantie wil. Het achter gesloten hekken liggen bij de bedrijven, de oprukkende regelgeving en hoge boetes. Al met al een vorm van ontmenselijking die onze wereld steeds minder aantrekkelijk maakt.

De overheid zet een bedrijfstak weg als continu varende ondernemingen terwijl het met name bestaat uit particuliere ondernemers: man-vrouw, niets bijzonders in het MKB. Maar nu blijken onze beleidsmakers deze particulieren door hen aangeduid als papa en mama bedrijven weg te zetten als zeer onwenselijk. Nu, ze krijgen waar ze op aangestuurd hebben de laatste 20 jaar; de binnenvaartsector wordt verlaten. En vervolgens vraagt men ons een oplossing van het personeelsgebrek. Natuurlijk, die hebben we:

1. Stop de CCR gekte en eis alleen zaken die nut en noodzaak hebben en pas de regel bij nieuwbouw verbouw ombouw weer toe! Bescherm als Nederland uw vloot! U heeft iets kostbaars in handen waar velen jaloers op zijn! Zowel oud als nieuw als groot en klein! Behoud uw diversiteit voor een gezonde vloot! Er zijn al vele kleine schepen gesloopt, die nooit meer terugkomen of nieuw worden gebouwd, dus grijp in om de nog bestaande schepen te behouden.
2. Zet de binnenvaart niet als grote vervuiler weg, maar kom met reëele rapporten en cijfers. Er zijn genoeg daadwerkelijke metingen aan de pijp, die een veel positiever beeld schetsen dan waar deze overheid nu mee rekent.
3. Ga met de binnenvaartondernemers spreken wat haalbaar en betaalbaar is voor de vergroening i.p.v. iedereen om uw tafel behalve de ondernemers om wie het gaat!
4. Zorg dat vergroening betaalbaar is en terug verdiend kan worden. Dus, niet vergroenen middels nog meer hypotheek die niet op te brengen is!
5. En het plan Agora, zodat er meer transparantie komt en de te magere marges tot het verleden behoren. Of verzin zelf een plan: alleen maar roepen dat niemand het wil, helpt ook niet. De markt doet zijn werk NIET. Dat kan nu toch niemand meer ontkennen (zou je zeggen).
6. Zorg voor goed beleid dus voor een goede up to date natte infrastructuur, met afvalcontainers en steigers en genoeg personeel op bruggen en

sluizen en centrale bedieningspunten ter stimulatie van de binnenvaart!

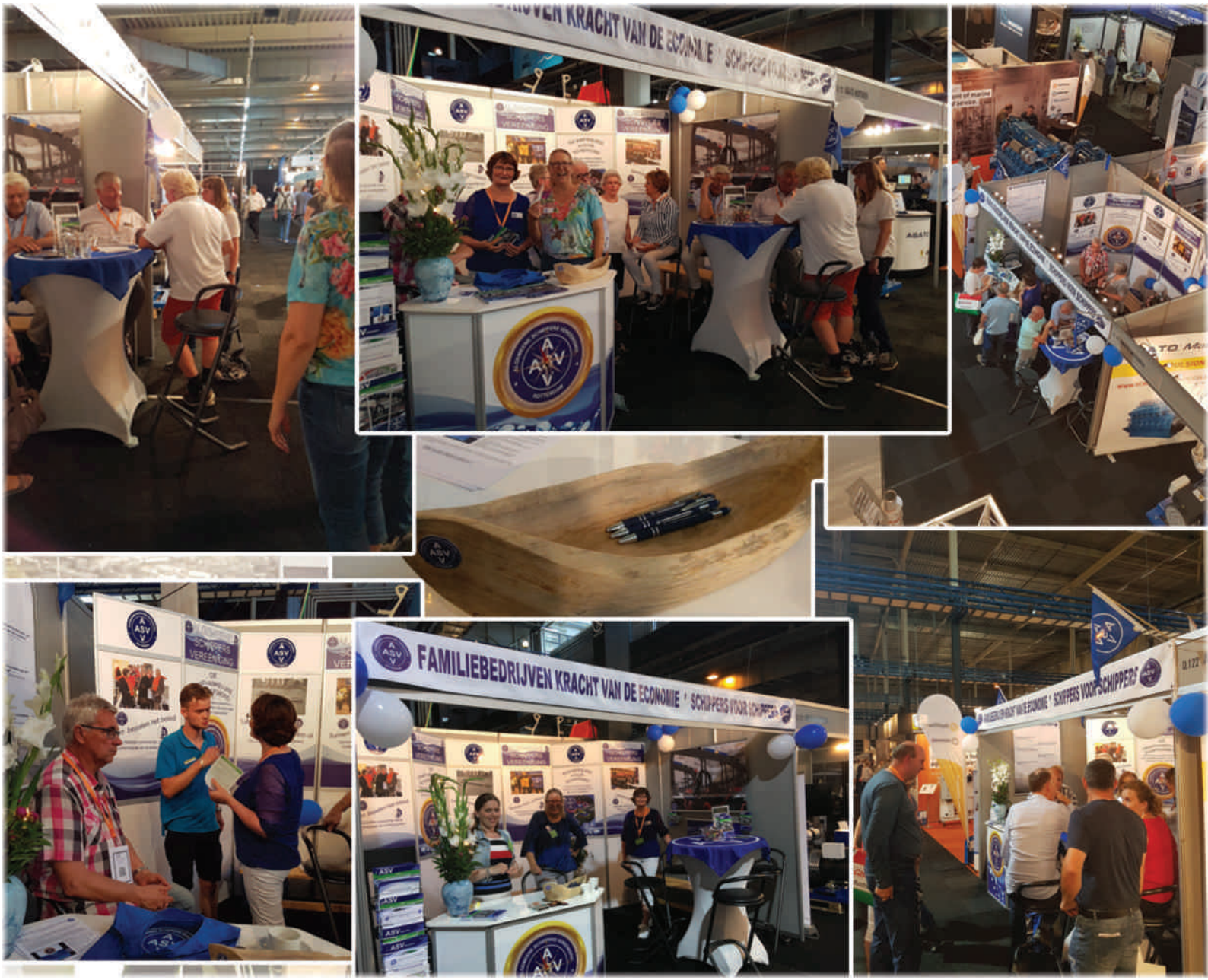
Maar nog steeds willen beleidsmakers het niet horen of zelfs luisteren en ter overweging nemen dat het zou kunnen, dat we misschien gelijk hebben in deze.
Prima, maar mijn kinderen komen nooit meer terug in de binnenvaart en met hen verdwijnen vele anderen. En waarom is dat erg? Deze kinderen, groot geworden op de schepen, krijgen het met de paplepel ingegoten en zijn dus altijd met alles bekend, waardoor je voorkomt dat er van stuwen afgevaren wordt of dat er niet gecommuniceerd kan worden met een andere schipper. Willen we schipperskinderen die op termijn nog massaal schepen kopen en hun leven willen besteden aan het varen, zoals het in het verleden altijd ging, dan zal er iets moeten veranderen. Niet bij de schippers maar bij de beleidsmakers; Waardeer de schippers en hun vak op hun waarde en kom voor ze op i.p.v. altijd weg te zetten als vervuilers en zwaar onderschattend wat hun waarde is. Opdat de kinderen van de toekomst niet enkel aan de wal willen werken als ze goed kunnen leren of enkel willen werken in de binnenvaart in de vorm van 2 weken op/af of als zzp-er. Immers, wie gaan anders deze schepen kopen? Oud of nieuw???

De overheid geeft wel subsidie, maar niet aan ieder bestaand schip om ze op weg te helpen in haar vergroening, maar steekt het liever in waanzinnige projecten als o.a. de Portliner, wat ten eerste weer een toevoeging is van een schip op de al overvolle markt en wat zichzelf nog maar eens echt bewijzen moet. Waarvan de denktank de cijfertjes uit het rapport over de prestatie van de accu's zo onderuit haalt en waarvan de denktank overtuigd is dat het minder uren kan varen dan het rapport beweert en dus sneller op de motor moet varen als men beweert. Zo ook de snelheid die uit deze accu boxen gaat komen om rond te varen en we voorzien dat dat pas echt giga tegen gaat vallen.

Jammer, dat iemand die eens eerder zoveel subsidie heeft gehad op het project Neokemps, gelijk failliet is gegaan toen de subsidiekraan dicht ging, en dankzij zijn vlotte babbel het na dikke 15 jaar weer voor elkaar krijgt om zo'n bak met subsidie los te peuteren, waarvan een ieder alweer weet dat als de subsidie kraan dicht gaat het wederom niet uit kan en failliet zal gaan en pas na de 3e keer van faillissement rendabel wordt. En de binnenvaart krijgt weer een knauw en slechte naam, terwijl er van dit bedrag zovelen geholpen hadden kunnen worden bij de vergroening.

Zomaar onderwerpen waar op de beurs over gesproken is met vele schippers en bedrijven of instanties. De stand werd goed bezocht, al viel door het weer de aantallen mensen die de beurs bezochten tegen en terecht, want de hal haalde de belachelijke temperatuur van 41 graden en was daarmee de heetste beursgang en dus ook de onprettigste. Maar dit slaat gelukkig niet op de mensen die de warmte trotseerden en al water en water en water drinkend er leuke, gezellige en waardevolle beursdagen van maakten.

Namens het bestuur willen we iedereen bedanken die heeft meegewerkt aan het mogelijk maken van deze beurs, qua bezetting en opbouw afbouw, hun verhalen humor en inhoudelijke bijdrage.



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

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

Reeds ontvangen: O VLAG O STATUTEN

Uit de statuten:

Artikel 14

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

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

Zwartewaalstraat 37 * 3081HV Rotterdam * +31653190459
info@algemeeneschippersvereeniging.nl * www.algemeeneschippersvereeniging.nl

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

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

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

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

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

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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