ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Zwartewaalstraat 37 - 3081 HV ROTTERDAM
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl

NIEUWSBRIEF
Oktober 2014

Decennia lang goede samenwerking.

Sinds de jaren 70 (vorige eeuw) heeft de Numij onze ASV nieuwsbrief, elke editie weer, met veel zorg gedrukt en gezorgd dat deze bij u in de brievenbus viel. Al die jaren was de samenwerking buitengewoon.

Met enige spijt gaan we toch afscheid nemen van de Numij als drukker van de nieuwsbrief. De samenwerking met de Numij was altijd uiterst goed, maar tijden veranderen en de ASV heeft gekozen voor een nieuwe weg.

Het ASV bestuur bedankt de Numij voor al het werk dat ze voor ons hebben verricht.

Inhoud nieuwsbrief oktober 2014

Voorwoord
Persbericht geluidseisen
Persbericht bezwaarschrift Franse vaarwegen
Persbericht brief Theologitis
Plastic in het water
Verslag seminar kredietunies
Brief aan ILenT
Verslag OTNB
E-mail ILenT
Verslag ledenvergadering 18 oktober 2014
Reactie van NBKB
IOAZ vervolg
Voorstel marktobservatie transparantie systeem voor de Europese Binnenvaart
CDNI Losverklaringen
WBA Havengeld

Voorwoord

Het komt niet vaak voor dat de temperatuur op 18 oktober zo hoog is als dit jaar. Het leek wel nazomer in plaats van herfst. Er is echter een groep mensen die daar weinig van hebben meegekregen. Zij waren aanwezig op de najaarsvergadering van de ASV. Het ochtenddeel voor leden was goed bezocht en iedereen heeft aandachtig zitten luisteren naar Lilian van Hiele die de aanwezigen toesprak over wat zij meemaakt in haar werk voor Steunpunt Binnenvaart. Laurent de Bijl van de organisatie Ons Recht heeft in de ochtend vertelt over de uitwerking van het plan voor markttransparantie wat de ASV samen met hun en La Glissoire twee jaar geleden is begonnen te ontwikkelen. Het ochtenddeel was al zeer geslaagd al zeg ik het zelf.

De middag was met een woord helemaal TOP. De opkomst was dermate dat de tafels aan de kant moesten en tot het uiterste einde van de zaal mensen plaatsnamen. Anders dan normaal was er maar één onderwerp in de middag, de CCR-eisen van alle kanten belicht. Aan de diversiteit van de sprekers is wel af te leiden dat het van alle kanten wel aardig gelukt is. Onder leiding van Sunniva Fluitsma zijn toezichthouders, handhavers, verzekeringen en keuringsinstanties aan het woord geweest. De politiek mag daarbij ook niet vergeten worden. Ja, het was een bont gezelschap achter de tafel in “De Harmonie”, die allemaal te maken hebben met de CCR-eisen. Helaas was er niemand van het ministerie (waren wel uitgenodigd) aanwezig als verantwoordelijke voor het beleid. Het was ook fijn om te zien dat de zaal enthousiast meedeed door vragen te stellen en opmerkingen te maken. De CCR-eisen is een complex en uitgebreid onderwerp en was tegen zes uur eer dat de voorzitter de dag kon afsluiten met een samenvattend gedeelte.

Tevens is er een Zwartboek gepresenteerd met daarin voorbeelden van wat schippers tegenkomen bij keuringen. Deze komt beschikbaar op de website van de ASV en is zeker de moeite waard om eens door te kijken. Ik hoop dat iedereen in de binnenvaart het signaal dat het Zwartboek probeert uit te dragen oppikt dat er omtrent keuringen het een en ander beter kan en moet.

Iedereen die op wat voor wijze dan ook betrokken is geweest bij de vergadering en het Zwartboek, hartelijk dank!

De denktank van de ASV is ondertussen al weer volop bezig om vervolg te geven aan de vergadering en andere onderwerpen die zo belangrijk zijn voor de particuliere binnenvaartschipper. Daar valt ook al veel over te lezen in deze nieuwsbrief en vergeet a.u.b. de website niet, want tegenwoordig past niet alles wat de ASV doet in de papieren nieuwsbrief. Ik zal ook alvast verklappen dat vanaf december de nieuwsbrief er anders uit gaat zien. Ik kijk er alvast naar uit.

Ron Breedveld

Persbericht geluidseisen

Aanvullend onderzoek geluid in binnenvaartschepen

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aan de combinatie DPA Cauberg-Huygen, Level Acoustics en Rubber Design opdracht gegeven tot de uitvoering van een onderzoek naar geluidniveaus in binnenvaartschepen. Het gaat hierbij om schepen die gebouwd zijn vòòr 1976 en varen op de Rijn. Een in 2013-2014 uitgevoerd verkennend onderzoek wijst uit dat de geluidniveaus vaak te hoog zijn. Het vervolgonderzoek dient niet alleen te verifiëren of de conclusies uit het verkennend onderzoek juist zijn maar ook om inzicht te geven in de kosten van geluidreducerende maatregelen en of de geluidnorm flexibel kan worden toegepast. Het onderzoek is begin 2015 gereed.

Geluidregels op de Rijn

Binnenvaartschepen op de internationale Rijn moeten voldoen aan geluideisen die zijn afgesproken in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en vastgelegd in het Reglement voor onderzoek van schepen op de Rijn (ROSR). Deze eisen zijn ingevoerd in 1975. Schepen die gebouwd zijn na 1975 voldoen al aan deze eisen. In 2003 is de overgangstermijn voor schepen gebouwd voor 1976 gesteld op 1 januari 2015. Inmiddels is de termijn verlengd tot 1 januari 2020. Schepen die gebouwd zijn voor 1976 dienen dus vanaf 2020 te voldoen aan deze geluideisen.

De brancheorganisaties voor de binnenvaart hebben aangegeven dat het voldoen aan de geluideisen kan leiden tot technische en / of financiële knelpunten voor diverse categorieën van oudere binnenschepen. Het in 2013-2014 door TNO en Level Acoustics uitgevoerde vooronderzoek bevestigt bovenstaand beeld. Tegen die achtergrond heeft het ministerie opdracht gegeven voor het aanvullend onderzoek.

Onderzoek

De resultaten uit het vooronderzoek maken duidelijk dat vooral in de woon- en slaapvertrekken te hoge geluidniveaus optreden. De gebruikers van het schip wonen ook op het schip. Te hoge geluidniveaus kunnen leiden tot slaapverstoring, vermoeidheid en concentratieproblemen wat niet alleen gevaren op kan leveren voor de veiligheid op en rond het schip maar ook voor de gezondheid van de bemanning.

DPA Cauberg-Huygen en Level Acoustics voeren geluid- en trillingsmetingen uit op een aantal schepen. De gemeten geluidniveaus worden beoordeeld en samen met de resultaten van de trillingsmetingen gebruikt om de maatgevende geluidbronnen van het schip te bepalen. Het onderzoek kijkt ook naar mogelijke geluidreducerende maatregelen en de kosten hiervan. Rubber Design heeft veel ervaring met het stiller maken van schepen.

Naast deze technische onderzoeken besteden de onderzoekers ook aandacht aan de normstelling. Is het onder voorwaarden mogelijk om flexibel om te gaan met de geluideisen? Dit kan bijvoorbeeld door de geluideisen alleen toe te passen op de slaaplocatie en niet op de hele ruimte. De hiervoor benodigde maatregelen zijn dan goedkoper dan maatregelen voor het hele slaapvertrek.

Krachtenbundeling

Het onderzoeksteam bestaat uit DPA Cauberg-Huygen, Level Acoustics en Rubber Design. Deze bundeling van krachten staat garant voor ervaring, expertise en voldoende capaciteit om het onderzoek binnen de gestelde termijn uit te voeren. DPA Cauberg-Huygen treedt op als penvoerder van het onderzoek.

Uw hulp

In het vervolgonderzoek zullen zes scheepstypen worden gemeten die nog niet eerder zijn onderzocht. In overleg met de verschillende brancheorganisaties hebben we een selectie gemaakt van de te meten typen. Het gaat hierbij om:

- Spits

- Dortmunder
- Container (Rijn-Herne)
- Kraanschip
- Duwboot
- Passagiersschip

De planning is om de geluid- en trillingsmetingen in oktober-november 2014 uit te voeren. In januari 2015 willen we nog eens twee extra schepen meten. Bij voorkeur schepen waar net maatregelen aan zijn getroffen. Voor beide meetsessies hebben we schippers nodig die bereid zijn mee te werken door hun schip beschikbaar te stellen voor het onderzoek.

Wat gebeurt er?

Wij bezoeken eerst uw schip ter kennismaking en om de maten en indeling van uw schip vast te leggen. Op een andere dag komen we met drie man aan boord om de metingen uit te voeren. De metingen nemen een dag in beslag. Gedurende die dag dient u met verschillende motorvermogens te varen.

Wat krijgt u?

U krijgt de meetgegevens van uw schip. Daarmee weet u al of uw schip voldoet aan de toekomstige regelgeving en hoeft u dit onderzoek niet op eigen kosten uit te laten voeren. U weet ook welke geluid verminderende maatregelen u eventueel kunt nemen en wat daar de kosten van zijn.

Meer informatie en meedoen

Het opvragen van meer informatie over het onderzoek, of u opgeven om mee te doen aan het onderzoek, kan via uw branchevereniging of bij de onderzoekers.

Carel Ostendorf (DPA Cauberg-Huygen): c.ostendorf@chri.nl
Claire Laudij (Level Acoustics): c.e.laudij@tue.nl

Persbericht bezwaarschrift Franse vaarwegen

Vandaag, 29 september 2014 heeft de ASV ondersteund door Ons Recht een bezwaarschrift ingediend bij de Franse Administratieve Rechtbank.

Met deze brief wil de Algemeene Schippers Vereeniging bezwaar aantekenen tegen het per 1 september van kracht geworden Algemene binnenvaartpolitiereglement (RGP) als tegen meerdere Bijzondere Politiereglementen (RPP).

In de nieuwe reglementen zijn een aantal essentiele bepalingen herzien op een dusdanige wijze dat het onmogelijk wordt om nog met het vrachtschip type Freycinet een specifiek voor dat type schip bestemd deel van de Franse vaarwegen te bevaren. Herziene bepalingen over maximale scheepsafmetingen, brughoogtes en vaardieptes sluiten de huidige vloot op verschillende vaarwegen praktisch uit.

Dat houdt in, dat deze wetgeving het voortbestaan van goederenvervoer via het Freycinet-kanalenstelsel onmogelijk maakt. Dat betekent, dat het vervoer van al deze goederen over de weg of per spoor moet gaan plaatsvinden. Dat betekent ook dat bedrijven gevestigd langs de vaarweg niet langer gebruik kunnen maken van vervoer over water en dat particuliere ondernemers in de binnenvaart brodeloos gemaakt worden.

Wij willen er op wijzen dat deze handelswijze geheel in strijd is met het Witboek Vervoer van de Europese Commissie dat de wens uitspreekt van verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water of per spoor. Door dit nieuwe RGP/RPP zal al het vervoer per spits naar vervoer over de weg verschuiven. Tevens is het in tegenspraak met de overeenkomst tussen Voies Navigables de France en FranceAgriMer om het vervoer van agri-producten tussen 2012 en 2020 vooral via het petit gabarit te verdubbelen.

Wij hebben begrepen dat de vaarwegbeheerder Voies Navigables de France (VNF) nauw betrokken is geweest bij de totstandkoming van de nieuwe regelgeving. Maar wij hebben ook begrepen dat veel opmerkingen die de Franse schippersorganisatie Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) vanuit de binnenvaartsector heeft meegegeven niet zijn meegenomen in de definitieve versies.

Wij verzoeken betrokkenen, wegens bovenstaande en eventueel nog aan te vullen redenen, aan de wetgevende partijen op te dragen, met de bezwaarpartijen hernieuwd in overleg te treden met het doel, de problemen op te lossen en te komen tot een werkbare en rechtvaardige regelgeving en de toepassing van het RGP en RPP op te schorten tot nader order.

Wij staan volledig ter beschikking van de betrokken partijen voor elk overleg.

Een nadere onderbouwing van onze stelling dat het RGP/RPP op deze wijze niet ingevoerd zou moeten worden vindt u in de bijlage “uitleg betreffende het bezwaar tegen het nieuwe Algemene Politiereglement (RGP) en de nieuwe Bijzondere Politiereglementen (RPP)”.

Sunniva Fluitsma
ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Bijlage “uitleg betreffende het bezwaar tegen het nieuwe Algemene Politiereglement (RGP) en de nieuwe Bijzondere Politiereglementen (RPP).

Betreft: Bezwaar tegen het nieuwe Algemene binnenvaartpolitiereglement (RGP)

Betreft: Bezwaar tegen de nieuwe Bijzondere Politiereglementen (RPP) voor de binnenvaart.

Toelichting.

In deze bijlage willen wij 1) onze stelling onderbouwen dat de herziene bepalingen over maximale scheepsafmetingen, brughoogtes en vaardieptes en, als gevolg daarvan, de beperking van de afmetingen van de spitsen, de huidige vloot op verschillende vaarwegen praktisch uitsluiten.

2) willen wij onderbouwde voorstellen doen betreffende de invulling van het Algemene binnenvaartpolitiereglement en de Bijzondere Politiereglementen voor de binnenvaart RGP/RPP.

Scheepsafmetingen:

De maximaal toegestane scheepsafmetingen voor sommige spitsenvaarwegen zijn gesteld op 38,50 x 5,05 meter, terwijl het merendeel (95%) van de spitsen langer en/of breder is.

Die zijn al tientallen jaren zo en al die jaren hebben de schepen hier probleemloos gevaren. Problemen ontstaan slechts als door gebrek aan onderhoud sluizen instorten of smaller worden, of men nieuwe sluizen of sluisdeuren maakt waardoor sluizen korter worden. (Ondanks dat hebben zich nauwelijks problemen hieromtrent voorgedaan).
Het op peil houden van de sluizen is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de VNF die die verantwoordelijkheid nu lijkt af te wentelen op de schippers en de bedrijven langs de vaarweg, dat vinden wij niet acceptabel.

Wij sluiten ons aan bij de visie van het CNBA als die stelt dat de reglementaire afmetingen van de kunstwerken gebaseerd moeten zijn op de gangbare breedte- en lengtematen van de bestaande vloot (die toch zo al minstens 40 jaar rondvaart), dat wil zeggen ten minste 39,50 bij 5,20 meter (behoudens uitzonderingen) voor de spitsenkanalen.

Wij hebben begrepen dat het CNBA heeft uitgesproken dat men vindt dat in de reglementen simpelweg had moeten staan dat de afmetingen van de schepen kleiner moeten zijn dan die van de sluizen, waarom heeft men dat advies niet overgenomen?.

Een paar voorbeelden:

Sluisafmetingen.

Op het Canal du Loing zijn de sluizen volgens het nieuwe reglement 5,20 meter breed en 39,10 meter lang, maar zijn de maximaal toegestane afmetingen van de schepen vastgesteld op 5,05 bij 38,50 meter.

Op de Marne-Saôneverbinding (wordt de sluislengte niet vermeld, maar) is de toegestane breedte nu < 5,10 meter, terwijl dat voorheen 5,06 meter was. Dat laatste lijkt positief voor de beroepsvaart, maar volgens het nieuwe reglement hoeven de sluizen nu nog maar 5,10 meter breed te zijn, terwijl dat voorheen 5,20 meter was.

Vaardiepte

Ook de aanpassing van de diepte in het RPP is een groot probleem. Zo zijn het Canal du Loing, Canal de Briare en Canal latéral à la Loire nu nog maar twee meter diep, in plaats van 2,20 meter. In theorie zou hier nu met een diepgang van < 2 meter mogen worden gevaren, in plaats van de voorheen voorgeschreven 1,80 meter. Maar de praktijk leert ons dat er een veiligheidsmarge van 40 cm. wordt aangehouden waardoor, als een kanaal op 2.00 wordt gesteld (zoals ook nu wel gebeurt), een schip een maximale diepgang mag hebben van 1.60 meter. Dat betekent dat de hoeveelheid lading die een schip kan meenemen drastisch verminderd wordt en daarmee natuurlijk ook het economisch rendement voor de schipper. Ernstiger nog is, dat hij deze transdporten zal moeten weigeren, omdat ladingen via de binnenvaart in het algemeen verhandeld worden in partijen van 250 ton +/- 5%, die hij niet meer zal kunnen meenemen op deze diepgang. Maar zeker zo belangrijk is dat het schip

daarmee niet meer onder de bruggen door kan omdat het niet laag genoeg wordt en zelfs een geladen schip de stuurhut zal moeten demonteren, als dat al lukt. Kortom: die beperking van diepgang maakt de binnenvaart zo niet onmogelijk dan toch wel onrendabel. En dat heeft allemaal uiteindelijk te maken met het maken van keuzes door de VNF in het verleden; waar geeft men het geld aan uit bij het onderhoud van de vaarwegen? Al te vaak hebben wij geconstateerd dat het geld vooral gaat naar zaken **rond** de sluizen en vaarwegen in plaats van **aan** de sluizen en de vaarwegen. Wij pleiten hierbij voor een diepte van 2.20 meter op alle vaarwegen.

Doorvaarthoogte

Naast dit alles is ook nog in het Canal du Centre de doorvaarthoogte verminderd van 3,70 naar 3,50 meter. De toegestane hoogte is hier ook beperkt, van 3,50 naar 3,40 meter. Gezien de eerdere uitleg hieromtrent zult u wellicht begrijpen dat wij pleiten voor het handhaven van een gegarandeerde doorvaarthoogte van 3.50 meter.

Bedieningstijden

Inperking van de bedieningstijden van de kunstwerken voor de binnenvaart zet de binnenvaart op achterstand tegenover andere vervoersmodaliteiten. Bedieningstijden van 08.00 uur tot 18.00 uur, soms zelfs nog met onderbrekingen gedurende de dag, maakt dat de effectieve vaartijd op sommige vaarwegen op een dag maximaal 8 uur is. In dit reglement is de Seine niet meegenomen maar de bedieningstijden op de Petite Seine zijn in het weekend, voor zo'n druk bevaren vaarweg, ronduit curieus: van 09.00 tot 17.00 uur, met nog 2 uur middagpauze. Die beperkte vaartijden tasten de concurrentiepositie van de binnenvaart ernstig aan.

Wij vragen daarom om harmonisering van de bedieningstijden minimaal lopend van 07.00 tot 19.00 uur.

Snelheden

Op het Canal de la Marne au Rhin mag de beroepsvaart volgens het nieuwe reglement zes kilometer per uur varen, de pleziervaart acht kilometer en geldt voor versmallingen, tunnels en scherpe bochten een maximumsnelheid van vier kilometer per uur. Voorheen was het voor iedereen overal zes kilometer per uur. 6 kilometer per uur veilig varen met een leeg schip is al nauwelijks mogelijk vanwege de windgevoeligheid en de slechte manoeuvreermogelijkheden bij een lage vaarsnelheid. Maar 4 kilometer per uur varen met een ledig schip is ronduit gevaarlijk.

Verrassend bovendien is dat er alleen een onderscheid wordt gemaakt tussen pleziervaartuigen en beroepsvaartuigen, terwijl pleziervaartuigen dezelfde afmetingen zouden kunnen hebben als een beroepsvaartuig met de daarbij behorende zelfde manoeuvreereigenschappen.

Wij vragen om de beperkingen van de vaarsnelheden aan te passen en aan de beslissing van de kapitein over te laten in het kader van redelijkheid en veiligheid en daarbij rekening te houden met omstandigheden, zoals (op de rivier) invloed van stroming en type schip (o.a. leeg of geladen). Als voorbeeld doen we hier een voorstel betreffende de vaarsnelheden op het kanaal de la Marne au Rhin:

Voorstel vaarsnelheden Canal de la Marne au Rhin:

- Geladen schepen maximaal 6 kilometer per uur (en) voor versmallingen, tunnels en scherpe bochten een maximumsnelheid van 4 kilometer per uur

- Lege schepen maximaal 8 kilometer per uur (en) voor versmallingen, tunnels en scherpe bochten een maximumsnelheid van 6 kilometer per uur

- Pleziervaartuigen groter dan 20 meter maximaal 8 kilometer per uur (en) voor versmallingen, tunnels en scherpe bochten een maximumsnelheid van 6 kilometer per uur

- Pleziervaartuigen kleiner dan 20 meter: overal maximaal 8 km per uur.

Reddingsvest

Ook willen we hierbij uitspreken dat wij wel voor het aanraden van een reddingsvest zijn maar tégen de nu geldende reddingsvestplicht. We willen erop wijzen dat er een laag risico is gebleken van overboord vallen maar er is een heel groot risico om met een reddingsvest te blijven haken in de (kleinere) sluizen.

Zwemverbod

Wij willen nadrukkelijk protest aantekenen tegen het zwemverbod dat nu ook voor schippers en bemanning geldt in kanalen. Schippers en bemanning zijn, of het mag of niet, door de decennia heen gewend de kanalen ook als zwemwater te gebruiken, zonder noemenswaardige voorvallen. Zij zijn bekend met de gevaren van een kanaal en men zal daar van nature rekening mee houden. Aldus dringen wij aan een uitzondering van het zwemverbod voor schippers en bemanning te maken.

AIS

Wij zijn ook onaangenaam verrast door de voorgestelde AIS plicht. Niet alleen uit privacy overwegingen maar ook omdat bij een verplichting alle vaarweggebruikers gaan denken geheel op de apparatuur te kunnen vertrouwen, hetgeen eerder gevaarlijke omstandigheden oproept dan dat het de veiligheid zou verhogen. AIS is een hulpmiddel, geen navigatieapparatuur, waarvan meerdere malen het risico van onbetrouwbaarheid werd vastgesteld. Bovendien, zeker in bergachtig gebied, werkt AIS niet zoals gewenst.

Bovendien rekent men er bij een verplichting voor de beroepsvaart op, dat men alle vaartuigen via AIS kan zien, hetgeen natuurlijk niet zo is, omdat er altijd een groot aantal (kleinere) vaarweggebruikers zonder AIS zal zijn, hetgeen schijnveiligheid in de hand werkt en ongelukken kan veroorzaken.

Voorrang beroepsvaart

Tenslotte sluiten wij ons aan bij de vraag van het CNBA om 1) voorrang voor de bedrijfsvaart te geven bij sluizen en 2) expliciete toestemming te geven om mensen (personeel) aan of van boord te laten gaan in sluizen. Ook vinden wij het een goed idee dat in elk reglement een opsomming van geschikte ligplaatsen voor (geladen) bedrijfsvaart zou worden opgenomen.

Sunniva Fluitsma

Persbericht:

De ASV klopt op de deur van de heer Theologitis (DG MOVE)

Enkele jaren geleden hebben de organisaties Ons Recht, La Glissoire en de ASV na acties in Brussel gesprekken gevoerd met de heer Theologitis, Vervoer en Transport Europese Commissie, over de economische situatie in de binnenvaart en de CCR regelgeving.

Nu herinnert de ASV aan de belofte van de heer Theologitis dat zijn deur altijd open zou staan, acties niet nodig zouden zijn omdat een simpele klop op de deur genoeg is om hem te laten luisteren. Wij doen dat omdat alles waar wij jaren geleden voor gewaarschuwd hebben nu bewaarheid wordt en dat wij nu lang genoeg het geduld hebben betoond waar om gevraagd is want ondertussen zijn de ontwikkelingen in de binnenvaart desastreus voor deze waardevolle sector.

Wetende dat de heer Theologitis heel erg veel waarde hecht aan het milieu vragen wij zijn aandacht voor het feit dat terwijl de universiteit van Cambridge concludeert dat wegens klimaatverandering er juist meer kleine binnenvaart zou moeten zijn om de schommelingen van het waterniveau op te vangen, Europa zijn vloot kleinere binnenvaartschepen moedwillig kapot maakt.

De ASV verwijst in de brief aan de heer Theologitis naar de hoorzitting over de CCR in Nederland die heeft geleid tot de vraag van twee parlementariërs om het vertrek van de heer van der Werf en geleid heeft tot het aannemen van de motie Graus, waarbij de minister gevraagd wordt er bij de CCR op aan te dringen schepen tot 86 meter te vrijwaren van deze regelgeving die het voortbestaan van die schepen onmogelijk maakt.

Het overhandigen van 1.000 handtekeningen die de petitie STOP de CCR ondersteunden, aan de secretaris generaal van de CCR, de heer van der Werf, en aan de heer Theologitis ontlokte de heer Theologitis de belofte dat men er iets mee ging doen en wij daar vrolijk van zouden worden. Echter, het moratorium waar dit toe geleid heeft is bij lange na niet voldoende

Daarnaast gebeurt er op economisch gebied veel te weinig om de positie van de particuliere binnenvaartondernemer te versterken. Het “sloopfonds” wordt ook maar niet ingezet om de particuliere schipper te helpen. Sterker, wij horen geruchten dat ESO en EBU een groot deel van dat fonds voor zichzelf willen bestemmen.
Wij vragen om de particuliere schipper te betrekken bij de bestemming van die gelden, zij hebben het opgebracht tenslotte.

Verder legt de ASV de vraag voor of de CCR zich wel heeft gehouden aan de zaken die ze zelf heeft geschreven in het rapport “schepen van de toekomst” uit 2002

- “Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere.”

en

- “Daarom dienen criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) mede uitgangspunt te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen.”

Wij zijn ervan overtuigd dat die uitgangspunten strijdig zijn met de hedendaagse realiteit, dat wat men al had kunnen weten vanuit de uitkomsten van het Duitse rapport uit 2001, die dit zo voorspelde. Daarom vraagt de ASV de heer Theologitis daarover met de CCR in gesprek te gaan omdat de CCR zich doof houdt voor kritiek. Daarbij heeft de ASV gerefereerd aan het Witboek vervoer waarbij de ASV vraagt dit meer te laten zijn dan een papieren tijger.

Tenslotte vraagt de ASV de mogelijkheid om over deze zaken van gedachte te wisselen:

- Met betrekking tot het reservefonds: op welke wijze kunnen we het verstandigst met dit geld omgaan?
- Met betrekking tot de CCR: Hoe zorgen we ervoor dat we dit waardevolle deel van de binnenlandse vloot kunnen behouden? Niet alleen voor de scheepseigenaars, maar voor de hele maatschappij.

Tot zover, voor de brief zelf, zie de site van de ASV

Plastic in het water

Hallo iedereen,

We zijn allemaal bezig met onze eigen kleine en grote problemen, maar als we even verder kijken en denken als het kleine stukje water om ons heen, met wat er allemaal in drijft en leeft, komen we al gauw bij het gigantische plastic-soep probleem van de wereldzeeën en de daarmee gepaard gaande bedreiging van alle leven daarin.

Vanmorgen op radioprogramma "Vroege Vogels", maar ook met een proefopstelling op de Rotterdamse Wereld-Havendagen aanwezig de jonge Nederlandse student, die met een briljant idee internationale faam aan het verwerven is en het project ook in eigen beheer gaat uitvoeren,
waarmee dit probleem wel eens heel effectief opgelost zou kunnen worden.

Kredietunies staan momenteel in de binnenvaart op alle agenda's, crowdfunding zou wellicht voor de financieringsproblemen voor onze bedrijfstak een meer voor de hand liggende oplossing zijn, als de samenleving om ons heen zich meer bewust was voor de grote milieuvoordelen van vervoer over water, maar ik ben bang, dat we als binnenvaart daar niet op zullen kunnen wachten.

Maar ook de oplossing van het plastic-soep probleem kan niet wachten op klassieke vormen van financiering en het is mooi, dat deze student dat goed besefte en toch heeft doorgezet, en blijkbaar vele mensen met hem.

Misschien kunnen we daar wat van leren, maar in de tussentijd kunnen we wel meehelpen, de oplossing van dit milieuprobleem een stuk dichterbij te brengen en een ideaal tot werkelijkheid te laten worden.

Meer weten? Zie https://fund.theoceancleanup.com

Jos Evens

Verslag seminar kredietunies

Esther Lubbers, Ron Breedveld en Benjamin Lubbers zijn op 10 september 2014 aanwezig geweest bij een seminar over financiering van het MKB en met name het opstarten van kredietunies.

Dit werd georganiseerd door juridisch/notariskantoor Barents Krans in Den Haag samen met de Vereniging van Kredietunies in Nederland. Het begon om een uur of vier en we hebben als vijf sprekers gehad, de heer Lampe van de VKN, de heer Koelewijn (hoogleraar), Agnes Mulder CDA parlementariër en twee partners van Barents krans de heer van Ansem en mevrouw Brugman. Daarna waren er twee heren van al opgestarte kredietunies een in Amsterdam en een in Winterswijk die vertelden hoe het bij hun werkt en konden ook bevraagd worden. Tijdens de borrel er na was er ruim gelegenheid om mensen aan te spreken wat we dus ook gedaan hebben.

Wat betreft de inhoud sprak de heer Lampe over hoe geweldig hij kredietunies vind en hoe erg hij de pest heeft aan banken de heer Koelewijn nuanceerde dat alles netjes en legde uit wanneer wel nuttig en wanneer niet. Mevrouw Mulder CDA toonde zich een hevig voorstander van het wetsvoorstel toezicht kredietunies en is er van overtuigd dat de tweede kamer deze wet gaat aannemen en de partners vertelden wat juridische achtergronden van Kredietunies.

Kredietunies zijn een soort coöperaties waarbij per stad streek of bijvoorbeeld per beroepsgroep geld in een fonds wordt gestort met als doel financieringen te verstrekken daar waar de grote banken niet meer kunnen/willen financieren.

Ook werd er gesproken over Crowd Funding en MKB-obligaties.

Wij hebben tijdens de borrel gesproken met mevrouw Brugman, een aardige dame die er realo ideële plannen op na houdt. Op de vraag of ze niet opnieuw de Rabobank aan het optuigen zijn of de Scheepshypotheekbank met het bekende resultaat, antwoordde zij dat er volgens haar uiteindelijk een mix van financiering zal ontstaan in samenwerking met de grote banken van Crowd Funding, obligaties en kredietunies om het MKB te bedienen. Opvallend was het verhaal van Kredietunie Winterswijk die wel voldoende fondsen had maar weinig klanten, waarschijnlijk heeft dat iets te maken met de rente van ‘slechts’ 8 procent die men hanteert. Verder opvallend is dat het opstarten van een kredietunie ongeveer 50.000 euro kost en vergt een paar well-to-do ondernemers en een paar enthousiastelingen die door een muur kunnen met hun hoofd. Verder viel op dat kredietunies geen rekening mochten openen bij de Rabobank!! Maar wel bij ING.

Wij hebben verder een delegatie van BLN gezien en echt een berg informatie verzameld over Kredietunies. Voor de mensen die hier dieper in willen duiken, u kunt contact opnemen met Ron en/of Benjamin.

Het seminar had een prettige ontspannen sfeer.

Benjamin Lubbers

Binnenvaart Logistiek Nederland heeft een vooronderzoek gedaan naar de mogelijkheden om een Kredietunie gericht op de binnenvaart van de grond te krijgen. Voor lezers van de ASV nieuwsbrief is de bijbehorende enquête (binnenkort) nog in te vullen via de website van de ASV

Brief aan de ILenT

ILT/Scheepvaart
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Zaandam, 1 september 2014

Betreft: Verzoek aangaande technische eis aan kranen op binnenvaartschepen.

Geachte heer/mevrouw,

Wij, bestuur en denktank van de ASV, ontvangen regelmatig praktijkvoorbeelden van scheepseigenaren m.b.t. scheepskeuringen in het kader van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR) en/of EU Richtlijn 86/2006/EG. Ter voorbereiding van de najaarsvergadering op 18 oktober a.s. is de ASV bezig een aantal zaken te inventariseren en te bundelen in wat we noemen het "Zwartboek CCR-eisen".

Een van de eisen die op dit moment spelen bij diverse keuringen, zijn de eisen die gesteld worden aan bestaande (auto)kranen aan boord van binnenvaartschepen (art. 11.12), met name de eis van keuring door een erkend deskundige (lid 6). Deze eisen worden voor scheepseigenaren omgeven door onduidelijkheid en tegenstrijdigheid. Bij verlenging van het Certificaat van Onderzoek (CvO) lijkt er in individuele gevallen sprake te zijn van verschillen tussen schepen in de toepassing van de eisen, die door de keuringsinstantie wordt gesteld.

De regelgeving hieromtrent geeft eveneens geen duidelijkheid. Dit vanwege verschil tussen het ROSR en de EU Richtlijn m.b.t. welke leden van het artikel over kranen (art. 11.12) zijn opgenomen in de overgangsbepalingen.

Daarbij heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart besloten om de overgangstermijn van de eisen aan kranen in een moratorium met vijf jaar te verlengen, waarbij de minister aan heeft aangegeven die termijn te willen benutten om te komen tot een oplossing of alternatieven voor deze knellende eisen. Specifiek noemde de minister de eis van keuring van kranen.

Bovenstaande overziend wil de ASV met dit schrijven een verzoek indienen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hieromtrent duidelijkheid te verschaffen, in het belang van een eerlijke behandeling bij scheepskeuringen.

Concreet verzoekt de ASV om duidelijkheid omtrent het volgende:

- *Wat zijn de eisen aan kranen bij verlenging van het CvO tot 31-12-2014, gespecificeerd naar bouw-/montagejaar van de kraan?*

- *Wat zijn de eisen aan kranen bij verlenging van het CvO na 01-01-2015, gespecificeerd naar bouw-/montagejaar van de kraan?*

- *Moeten kranen bij verlenging van het CvO tot 31-12-2014 een keuring ondergaan door een erkend deskundige, gespecificeerd naar bouw-/montagejaar van de kraan? Zo ja, volgens welke (sub)artikelen.*

- *Moeten kranen bij verlenging van het CvO na 01-01-2015 een keuring ondergaan door een erkend deskundige, gespecificeerd naar bouw-/montagejaar van de kraan? Zo ja, op welke (sub)artikelen.*

- *In het geval van een verplichte keuring, welke instanties/bedrijven zijn middels welke bekendmaking door ILT erkend deze keuring uit te voeren?*

Ten tijde van scheeps-keuringen door experts van de Scheepvaartinspectie waren er "Dienstinstructies" voor deze keuringen.

1) Bevatten die instructies destijds ook richtlijnen betreffende keuringen van (auto)kranen en zo ja, wat hielden die in?

2) Bestaan er voor de huidige experts nog steeds dienstinstructies voor keuring van scheepsonderdelen, met name (auto)kranen?

Zo ja, wat houden die in? Vindt er regelmatig overleg plaats over die dienstinstructies?

Zo nee, waarom zijn die er niet meer?

Wij hopen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met dit schrijven van voldoende informatie te hebben voorzien om aan het verzoek van de ASV om duidelijkheid tegemoet te komen. Mocht ILT echter vragen hebben inzake het verzoek, kan contact worden opgenomen met ondergetekenden.

Namens de ASV,

Sunniva Fluitsma
Voorzitter ASV
+31 611 887 791

en

Ron Breedveld
Vicevoorzitter ASV
+31 653 801 460

Verslag Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart (OTNB)

6 oktober 2014

Op 6 oktober hebben Bouke Veltman en Sunniva Fluitsma namens de ASV deelgenomen aan het OTNB. Dit verslag is een weergave van de belangrijkste zaken (vanuit de ASV gezien) die in dit OTNB aan bod zijn gekomen. De vergadering wordt voorgezeten door het ministerie IenM.

Alles wat schuin gedrukt is, is de mening of interpretatie van de ASV.
Notulist: Sunniva Fluitsma

Overleg OTNB.
Dit was ingebracht door de ASV omdat we zitten met een strijdig belang. Daar waar het ministerie wel informatie wil delen en wil vragen naar onze inbreng wil men dat vanwege de eigen onderhandelingspositie zo min mogelijk naar buiten brengen. De ASV vindt dan weer dat mensen tijdig op de hoogte moeten kunnen zijn van datgene wat er op hen af gaat komen en dat wij moeten weten wat de schippers vinden van een aantal mogelijke maatregelen, en dat kan alleen als wij hen op de hoogte stellen. Hoewel het ministerie had gezegd duidelijker aan te geven wat echt als vertrouwelijk wordt beschouwd, begrijpen we nu dat alle stukken die nog niet definitief zijn (achter de "knop"zitten bij de CCR waar je een inlogcode voor nodig hebt) alleen binnen een beperkte groep gedeeld mag worden. Om toch de mensen optimaal op de hoogte te stellen zal de ASV proberen een zo compleet mogelijk verslag te maken van het overleg. Helaas maakt degene die dit overleg coördineert (het ministerie IenM) geen verslag, dus moeten wij het zelf doen als we ervoor willen zorgen dat mensen op de hoogte kunnen zijn. De ASV moet ook actief deelnemen aan het overleg, dat maakt dat we niet in staat zijn optimaal te notuleren. Helaas moet ik daarmee op voorhand aangeven dat dit verslag niet compleet kan zijn.

Schroefasvet
GOED NIEUWS! Het ministerie deelt ons mee dat (het toestaan van) biologisch schroefasvet een van de problemen kan oplossen. De CCR heeft er geen bezwaren tegen, ergo: je hoeft geen dure investeringen aan de schroefas meer te doen vanwege het "morsen" ven vet in het oppervlaktewater, zolang je aan kunt tonen dat je biologisch schroefasvet gebruikt. Het ministerie heeft beloofd dit wereldkundig te maken.

Vooruitblik Comité RP
Op de agenda staan onderwerpen als:

- RIS (River Information System), **Coördinatiegroep Implementatie van Inland AIS en Inland ECDIS, (Workshop) uitrustingsverplichting voor Inland AIS-apparatuur en visualiseringssystemen van elektronische kaarten**
- **Voorschriften voor de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken**
- **Invoering van een uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS en Inland ECDIS in de Rijnvaart**

RIS/ Omgang met een defect AIS-apparaat
Het betreft specifiek de details van deze beslissing :" Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen. (..)
Door de aanwezigen (het bedrijfsleven en de grote pleziervaart) werd nogal wat onvrede uitgesproken over de uitwerking van het besluit door de CCR om met ingang van 1 december 2014 een uitrustings- en gebruiksverplichting in te voeren voor Inland AIS en Inland ECDIS (of hiermee vergelijkbare visualiseringssystemen).
In dit geval werd vooral besproken wat de gevolgen zijn van het feit dat het AIS-apparaat defect kan raken. Het comité stelt dat een AIS-apparaat slechts in uitzonderlijke omstandigheden defect mag raken, en vanuit dat uitgangspunt meent het comité dat het volgende compromis tussen de logistieke beperkingen en de veiligheid van de scheepvaart acceptabel is:

- Het schip met een AIS-apparaat dat geen gegevens meer uitzendt mag de reis gedurende ten hoogste 48 uur voortzetten om de volgende laad- of loshaven te bereiken of – indien deze te ver is – een haven met logistieke faciliteiten te bereiken. Deze tolerantie is alleen geldig indien het schip met een defect AIS-apparaat is uitgerust met een werkend radarapparaat en indien een bemanningslid aan boord aanwezig is dat over het radarpatent beschikt.

- Geen enkele reis mag worden begonnen zonder een goed werkend of gerepareerd AIS-apparaat, dat ingeschakeld moet zijn; indien dit niet het geval is, vervalt de verleende termijn van 48 uur.
- Tussen het moment dat het AIS-apparaat uitvalt en de aankomst in de haven moet de schipper onmiddellijk de verkeerscentrale waarschuwen en zich vervolgens regelmatig melden via het schip-schip kanaal.

Communicatiedocument AIS
De CCR ziet voor zichzelf hier ook een rol in namelijk: Men zou de schippers over alle genoemde aspecten kunnen voorlichten via het communicatiedocument dat momenteel wordt uitgewerkt door de Coördinatiegroep Implementatie van Inland AIS en Inland ECDIS.

Tegenstelling AIS
Daar waar de lidstaten van de CCR en de Rijnoeverstaten vinden dat men gebaat is bij een gemeenschappelijk standpunt met het oog op, zoals men het omschrijft, het zwaarwegende belang van deze apparaten met betrekking tot de veiligheid, en uitkomt op bovenstaande regelgeving, vindt het bedrijfsleven dit een onwerkbaar voorstel. Het ministerie brengt in dat we nog geluk hebben want eigenlijk zou je direct moeten stoppen met varen als je AIS uitvalt want het is tenslotte een verplicht hulpmiddel. "*En alle partijen hebben de verplichting ondersteund*", stelt het ministerie. De ASV benadrukt, net als de vertegenwoordiger voor de grote pleziervaart, dat zij juist altijd tegen deze verplichting zijn geweest met onder andere als argument dat wij voorzagen dat dit was wat bij een verplichting zou gebeuren. Dat wordt erkend door het ministerie, maar de ASV was in de minderheid (*en dus….geldt zo´n argument dan kennelijk niet, red*). Koninklijke Schuttevaer wil een uitzondering voor de containervaart. Daarop wordt gereageerd (door onder andere de ASV) dat er meer partijen zijn die zich behoorlijk in het uitoefenen van hun werkzaamheden belemmerd weten door deze maatregel. De ASV wil deze maatregel niet, maar ook niet dat er alleen voor de containervaart een uitzondering zou zijn.
De ESO heeft middels een brief in ieder geval ook uitgesproken dat men de radarplicht onzinnig vindt.

Evaluatie AIS
Het comité Politiereglement heeft de wens aangegeven deze maatregelen, die de vaart met een defect AIS-apparaat mogelijk maken, over twee jaar – of eerder indien bijzondere informatie dit nodig maakt – opnieuw te kunnen beoordelen. Aan ons wordt door het ministerie gevraagd vooral goed alles wat we te weten komen te inventariseren. *(kortom, het ligt weer op ons bordje, red).*

Blauw bord en AIS
Men mag dit wel gebruiken bij AIS maar het is geen verplichting
De Werkgroep RIS is op basis van onderzoek van TNO tot de conclusie gekomen dat het te vroeg is om een vastomlijnd standpunt in te nemen over de koppeling van het blauwe bord aan het AIS-apparaat. Naast het technologische voordeel dat deze koppeling volgens de CCR zou bieden komt men tot de conclusie dat de betrouwbaarheid niet gegarandeerd wordt.
Er zal vermoedelijk rond 2016-2017 een aanvullend onderzoek komen over de koppeling van het blauwe bord aan het AIS-apparaat. *(dus we zijn nog niet van dit plan af, red)*

AIS aan of uit.
Vraag: Wat als je een varend woonschip hebt , of pleziervaart groter dan 20 meter, en je vaart maar 3 weken per jaar, moet je dan het hele jaar je AIS aanhebben? Antwoord: Ja, tenzij je ontheffing hebt gekregen. De ASV reageert hierop dat we het een onzinnige belasting voor het milieu vinden.

Rijnkruisend verkeer (en AIS verplichting)
Vraag: Hoe zit het met de verplichting voor pleziervaart groter dan 20 meter, die gaat ook in per 1 december 2014.
Die informatie valt te vinden op de site van de CCR omdat het een tijdelijke wetgeving is. De AIS verplichting zal gelden op alle BPR wateren. Daar is echter geen ECDIS verplichting.
Waar kunnen we informatie vinden hoe dat zit met Rijnkruisend verkeer? Naar aanleiding hiervan wordt afgesproken dat de CCR (werkgroep)na zal gaan welke onderwerpen nog meer aandacht dienen te verkrijgen met betrekking tot het Rijnkruisend verkeer.

Overtredingen

Er ligt een **Aanwijzing Binnenvaart** van het OM die stelt dat strafrechtelijke overtredingen die specifiek voor Rijnvarend verkeer gelden niet zullen worden vervolgd) als duidelijk is dat het schip de grens niet zal bereiken. Dit is echter dus niet voor bestuursrechtelijke handhaving geregeld.

Communautair Certificaat versus Certificaat herziene Rijnvaartakte
Definitief vastgesteld is nu de **RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD** tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad. Het voorstel van de EC is definitief. Letland heeft als voorzitter van de EU (1e helft 2015) toegezegd het onderwerp te zullen oppakken. Dus zal het in eerste instantie in raadswerkgroep besproken worden.

ASV stelt dit openbare stuk aan de orde omdat we gezien de tekst de conclusie lijken te kunnen trekken dat het gevaar bestaat dat de ontsnappingsroute die er nu is van het communautair Certificaat afgesloten wordt. Ergo, daar waar schepen die niet aan de ROSR kunnen voldoen nu nog door kunnen varen (in beperkt gebied) zou het zo kunnen zijn dat dat op den duur niet meer mogelijk is. Het ministerie spreekt deze angst tegen, maar diverse partijen in de zaal vragen het ministerie eventueel het vetorecht te gebruiken mocht dit wel aan de orde zijn. Daarop deelt het ministerie mee dat dit een Europese kwestie wordt waar er geen gebruik meer gemaakt kan worden van dat vetorecht. Hier worden twee zaken door elkaar gehaald: de RL zelf (eerste helft van de tekst) en de unieke technische standaard waar o.a. de overgangsbepalingen in geregeld worden. Voor dat laatste zullen bijlage van de RL en het ROSR samengevoegd worden en daar waar ze verschillen zal getracht worden een oplossing te bedenken. Voor de overgangsbepalingen zal het voorstel zijn om geen wijzigingen door te voeren. De toepasselijkheid voor een schip blijft dan dus gelijk aan de huidige situatie, wat daarvan ook geschreven wordt in de inleiding van het voorstel van de Commissie.
De specifieke punten die de ASV heeft aangehaald uit dit document en waar de zorg uit is ontstaan haal ik hieronder aan. Dit is de letterlijke tekst

ACHTERGRND VAN HET VOORSTEL
Met Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen1 zijn geharmoniseerde voorwaarden ingevoerd voor de afgifte van technische certificaten voor binnenschepen in alle lidstaten, met uitzondering evenwel van de Rijnvaart. In de technische voorschriften die in de bijlagen van Richtlijn 82/714/EEG zijn opgenomen, zijn grotendeels de bepalingen van het reglement betreffende scheepvaartinspecties op de Rijn opgenomen, in de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in 1982 goedgekeurde versie.

De voorwaarden en technische voorschriften voor de afgifte van binnenvaartcertificaten uit hoofde van artikel 22 van de herziene Rijnvaartakte zijn sindsdien regelmatig herzien voor de meeste gangbare typen schepen en algemeen wordt erkend dat zij in overeenstemming zijn met de huidige stand van de techniek.
Om redenen van concurrentie en veiligheid, en met name om een harmonisatie op Europees niveau te bevorderen, was het wenselijk voor het gehele binnenwaternet van de EU een kader voor dergelijke technische voorschriften vast te stellen.
Derhalve is bij Richtlijn 2006/87/EG2, die Richtlijn 82/714/EEG vervangt, bepaald dat EU-binnenvaartcertificaten waarin wordt bevestigd dat alle typen vaartuigen volledig voldoen aan de voornoemde herziene technische voorschriften, geldig zijn op alle binnenwateren van de EU, met inbegrip van de Rijn, en dat certificaten voor de Rijn geldig zijn op alle binnenwateren van de EU.
Overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn 2006/87/EG is het verplicht om bij het bevaren van de Rijn (zone R) in het bezit te zijn van:
een op grond van artikel 22 van de herziene Rijnvaartakte afgegeven certificaat
of
–
een na 30 december 2008 afgegeven of verlengd communautair binnenvaartcertificaat ten bewijze van de volledige conformiteit van het vaartuig met de technische voorschriften van bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG waarvoor de gelijkwaardigheid met de uit hoofde van bovengenoemde Akte bepaalde technische voorschriften volgens de toepasselijke voorschriften en procedures is vastgesteld, onverminderd de overgangsbepalingen van het hoofdstuk "Overgangs- en slotbepalingen" in bijlage II.
De gelijkwaardigheid van de twee certificaten is echter moeilijk te handhaven. Ze zijn gekoppeld aan twee verschillende rechtskaders, die allebei volgens een andere reeks normen functioneren overeenkomstig de specifieke voorschriften en procedures van het betreffende kader.

In het belang van de veiligheid en om gelijke concurrentievoorwaarden te creëren moet worden gestreefd naar een uniform stelsel van technische normen. Dit zou meer rechtszekerheid bieden en waarborgen dat technische aanpassingen aan de vooruitgang van de techniek binnen een redelijke termijn kunnen worden ingevoerd

---

Voor zover……het eerste gedeelte uit dit officiële en vrijgegeven stuk. Onderstreept is datgene wat specifiek is aangehaald in het OTNB overleg.

Stabiliteit

In het RPR worden onder andere eisen met betrekking tot de belading en het uitzicht gegeven.
Daarin komen ook voor de specifieke voorschriften voor schepen die containers vervoeren.
In 2007 hebben twee ongelukken waarbij containerschepen – de Arc-en-Ciel en de Excelsior betrokken waren, twee belangrijke vaarwegen gestremd: de Seine en de Rijn. De resultaten van de onderzoeken naar aanleiding van de averij van deze containerschepen hebben geresulteerd in verschillende aanbevelingen. Per 1 december 2015 zal gelden:
De stabiliteit van schepen die containers vervoeren moet te allen tijde zijn gewaarborgd. De schipper moet aantonen dat vóór het begin van het laden en het lossen alsmede vóór vertrek een stabiliteitscontrole is uitgevoerd.
De stabiliteitscontrole kan handmatig of met behulp van een stuwprogramma worden verricht. Het resultaat van de stabiliteitscontrole en het actuele stuwplan moeten aan boord worden bewaard en te allen tijde geraadpleegd kunnen worden.
De schepen moeten bovendien de stabiliteitsbescheiden overeenkomstig artikel 22.01 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn aan boord bewaren.
Een stabiliteitscontrole is niet vereist bij schepen die containers vervoeren, wanneer het schip in de breedte
a) ten hoogste drie rijen containers kan laden en vanaf de laadruimbodem in slechts één laag containers is geladen, of
b) vier of meer rijen containers kan laden en uitsluitend met containers in ten hoogste twee lagen vanaf de laadruimbodem is geladen.”

Vrij zicht.

In dit overleg spreekt men specifiek over het zicht naar achteren. Daar mag de dode hoek ook niet meer dan 250 meter beslaan, dat heeft vooral veel invloed op (passagiers) schepen met de stuurhut aan de voorkant van het schip. Er is ook een optie om geschikte technische hulpmiddelen te mogen gebruiken maar onduidelijk is welke men dan mag gebruiken. *Ter informatie voeg ik de totale tekst bij betreffende vrij zicht als bijlage bij dit verslag.*

Dubbelplaten

Ook daar is nogal wat onrust over. Wat mag wel wat niet? Er is een dienstinstructie aangenomen maar het is wachten op besluitvorming betreffende een eenduidige technische standaard.

(verlaging) Grenswaarden geluidsemissies, *(het kan nog erger!)*
Achtergrond geschetst door de ASV: Door het moratorium zijn de verplichtingen om aan de geluidseisen te voldoen voorlopig voor 5 jaar uitgesteld. Inmiddels is er een TNO rapport verschenen waaruit blijkt dat 95% van de schepen niet aan de eisen kan voldoen en dat het minimaal 80.000 euro gaat kosten om de decibellen met een effectief aantal af te laten nemen. Nu vindt er een vervolgonderzoek plaats om te kijken hoe men goedkopere maatregelen kan treffen.
Tijdens dit overleg: Het ministerie deelt ons mee dat het de Duitse delegatie nog niet ver genoeg gaat. Nu haalt men een oud voorstel uit de kast waarbij men de geluidsnormen nog verder aan wil scherpen voor schepen gemeten 25 meter van de wal.

(ASV interpretatie) Velen kunnen een lach niet houden als men dit voorstel met ongeloof aanhoort. Maar de ASV vraagt aan de Nederlandse delegatie nu toch eens de lidstaten duidelijk te maken wat de werkelijke samenleving is waarin wij leven. Waar het grootste deel van de binnenvaart op het punt staat failliet te gaan en een ander groot deel zijn schip moet laten slopen, omdat men niet meer aan al die onzinnige eisen kan voldoen. Daar is niet instemmend op geantwoord. Onze conclusie is dat men niet de indruk heeft dat men de andere lidstaten daarin kan overtuigen.

Losverklaring

Bij de rondvraag brengt de ASV de problematiek van de losverklaringen aan de orde. Er zijn nieuwe losverklaringen (2014) en die horen de schippers aan boord te hebben. Maar aangezien de bedrijven aan de wal niet gecontroleerd worden en ook niet op de hoogte zijn van de aanwezigheid van een nieuwe versie blijven die de oude versie aan de schipper geven. Geheel in tegenstelling tot de bedrijven aan de wal worden de schippers wel gecontroleerd en die kunnen geen kant op maar hen wordt zelfs een boete in het vooruitzicht gesteld van zo'n 1.500,-
Ondanks dat dit onder het CDNI valt en dat weer gekoppeld is aan de CCR vinden de aanwezige vertegenwoordigers van het ministerie IenM dat dit onderwerp niet voor dit overleg is. Wij vragen natuurlijk voor welk overleg dan wel? Er zijn nauwelijks nog overleggen betreffende de binnenvaart.
Voor de schipper die wil weten welk document het is. http://www.sabni.nl/sabni/index.php/scheepsafvalstoffenverdrag/losverklaringen

Volgende vergadering 14 april 10.00 uur tot 13.00 uur

Bijlage Vrij zicht.
Waaraan moet een schip voldoen?

1. Het uitzicht vanaf de stuurstelling moet naar alle zijden voldoende vrij zijn.
2. De dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger niet meer dan 250 m zijn. Om de dode hoek nog verder te verkleinen mogen alleen geschikte hulpmiddelen worden gebruikt. Bij het onderzoek mogen deze hulpmiddelen niet in aanmerking worden genomen.
3. Het vrije gezichtsveld vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt moet ten minste 240° van de horizon bedragen. Daarvan moet een gezichtsveld van ten minste 140° binnen de voorste halve cirkel liggen. In de normale zichtas van de roerganger mogen zich geen vensterstijlen, steunen of opbouwen bevinden. Indien, ook in het geval van een vrij gezichtsveld van 240° of meer, geen voldoende vrij uitzicht naar achteren gewaarborgd is, kan de Commissie van Deskundigen andere maatregelen eisen, zoals de inbouw van geschikte hulpmiddelen. De hoogte van de onderrand van de zijvensters moet zo laag mogelijk en de hoogte van de bovenrand van de zij- en achtervensters moet zo hoog mogelijk worden gehouden. Bij de vaststelling of aan de bepalingen van dit artikel inzake het gezichtsveld vanuit het stuurhuis is voldaan, wordt ervan uitgegaan dat de ooghoogte van de roerganger zich op 1,65 m boven het dek op de stuurstelling bevindt.
4. De bovenrand van het boegvenster van het stuurhuis moet voldoende hoog zijn om de roerganger een vrij zichtveld naar voren te bieden. Aan dit voorschrift wordt in elk geval voldaan indien een persoon op de stuurstelling met een ooghoogte van 1,80 m vrij zicht heeft tot op ten minste 10° boven het horizontale vlak op ooghoogte.
5. Door adequate middelen moet zijn gewaarborgd dat onder alle weersomstandigheden door de voorruiten helder zicht mogelijk is.
6. In stuurhuizen gebruikte ruiten moeten vervaardigd zijn van veiligheidsglas en een minimale lichtdoorlatendheid van 75% hebben. Om lichtweerkaatsing te voorkomen zijn de voorruiten van het stuurhuis ontspiegeld of zijn ze zo geplaatst dat weerkaatsingen effectief uitgesloten zijn. Aan deze eis wordt in elk geval voldaan, indien de ruiten schuin ingezet zijn en zij naar voren toe met de bovenkant van het venster een hoek van minimaal 10° en maximaal 25° met de loodlijn maken.

Sunniva Fluitsma
ASV

E-mail aan ILenT

De Inspectie Leefomgeving en Transport had voorafgaand aan de ASV-vergadering van 18 oktober 2014 gevraagd aan de ASV om een aantal dagen tevoren ingelicht te worden over punten die zij konden verwachten op de vergadering. Dit om hun aanwezigheid op de vergadering te kunnen voorbereiden. Vanuit het Zwartboek is daarvoor onderstaande mail toegezonden. Hierin heeft de ASV een aantal voorbeelden om een indicatie te geven. Daarmee wil de ASV niet suggereren een compleet beeld te geven van de problematiek.

Geachte,

Zoals toegezegd brengt de Algemeene Schippers Vereeniging u op de hoogte van hetgeen ILenT kan verwachten aan vragen tijdens de najaarsvergadering aanstaande zaterdag. Ik heb vanuit de bijdragen in het Zwartboek de volgende punten geselecteerd waarvan zeker is dat die in het kader van wet en regelgeving naar voren zullen komen en waar ILenT verzocht wordt om enige uitleg.

Autokranen.

Met name de keuring van de autokraan wordt op dit moment bij de ene schip wel vereist, maar bij het andere niet. Daarbij is de ASV in de veronderstelling dat het keuren van de autokraan valt binnen het moratorium en derhalve is uitgesteld tot 2020.

Boegschroefbesturing.

De eis dat boegschroeven bediend dienen te worden d.m.v. een gecombineerd handel waarmee het toerental kan worden ingesteld en tegelijkertijd de stuwrichting zichtbaar is. In de praktijk worden door verschillende experts uitzonderingen toegestaan, terwijl andere vereisen dat, in strikte zin, de gehele bediening van de boegschroef vernieuwd moet worden. Wat kunnen schippers hieromtrent verwachten is de vraag aan ILenT.

Inbouwverklaringen.

Bochtaanwijzers, Radars en AIS krijgen een inbouwverklaring met een vervaldatum. Bij de keuring voor verlenging van het CvO wordt vereist deze gelijk te trekken met de afgiftedatum van het CvO. Dat zorgt echter voor de vreemde situatie dat deze apparatuur na vijf jaar gekeurd moet worden, terwijl het CvO zeven jaar geldig is en bij verlenging daarvan deze apparatuur wederom gekeurd zou moeten worden om de data weer gelijk te krijgen.

Stuurwerken.

Met het aanpassen van stuurwerken gaan hoge kosten gepaard voor de schippers. Niet alleen bij verlenging van het CvO, maar ook door de vereiste driejaarlijkse keuring. Het tijdspad verloopt daardoor als volgt; keuren bij verlenging CvO, na drie jaar tussentijdse keuring, na zes jaar een tussentijdse keuring en vervolgens een jaar later bij verlenging CvO.
Ook over de uitvoering van de overgangsbepalingen uit hoofdstuk 6 is veel verwarring en wordt de vraag gesteld of de voorschriften de veiligheidssituatie wel verbeteren.

Hardheidsclausule.

ILenT speelt in de procedure van de hardheidsclausule een grote rol. Voor de schippers is de procedure echter ondoorzichtig. Voor ILenT is het mogelijk om deze procedure in de vergadering te verduidelijken en wellicht iets vertellen over wat schippers kunnen verwachten als zij een beroep doen op de hardheidsclausule.

Zone R vs. Communautair.

Kan ILT in de vergadering enige uitleg geven over hoe het m.b.t. de harmonisatie van de technische voorschriften verder zal verlopen met het communautair certificaat, wat nu nog gezien wordt als een ‘vluchtroute’ om het schip in de vaart te kunnen houden.

Schroefas- en roerkoningafdichting.

In het Zwartboek wordt deze eis genoemd als overweging om het schip te laten slopen. Nu schijnt milieuvriendelijk schroefasvet generiek toegestaan te gaan worden. In de vergadering zal daar zeker een vraag over komen aan ILenT.

Nederland vs. Andere landen.

Er zijn voldoende voorbeelden te noemen waarbij er in andere landen voor het verlengen van het CvO andere, in veel gevallen minder, aanpassingen worden vereist dan in Nederland het geval is. Maar ook binnen Nederland zijn er verschillen van vereisten tussen schepen. Wordt daar in internationaal verband over gesproken en op welke wijze controleert ILenT hierop?

Dubbelplaten.

De algemene vraag is hoe het gebruik van dubbelplaten op dit moment wettelijk geregeld is en hoe schippers kunnen anticiperen richting hun volgende keuring.

Toegankelijkheid regelgeving.

Om voor de keuring te kunnen beoordelen wat een schipper kan verwachten is het noodzakelijk dat er een plek is waar de wetgever de complexe technische voorschriften publiceert met voor de schippers hanteerbare teksten. Alhoewel verwacht kan worden dat de expert de schipper tijdens keuring de geldende regelgeving uit laat voeren, gaat dit regelmatig mis en moet een schipper zelf corrigerend optreden. Dat is niet zoals het hoort. Daaraan vast zijn veel experts niet hulpvaardig bij het vinden van een oplossing bij concrete uitvoering van voorschriften. Hoe verloopt de klachtenprocedure bij IL&T in dit soort gevallen?

AIS-verplichting.

Met de verplichting voor de deur zal AIS zeker besproken worden tijdens de vergadering. De ASV is zich ervan bewust dat het ministerie van I&M en Rijkswaterstaat hier een grotere verantwoordelijkheid hebben en het heeft in mindere mate betrekking op de technische voorschriften.

Met bovenstaande hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd in voorbereiding op de ASV-najaarsvergadering van aankomende zaterdag.

Namens de ASV,

Het volledige Zwartboek CCR-eisen is beschikbaar op de website van de ASV.

Verslag ledenvergadering 18 oktober 2014

OPENING

Om 10 uur opent technisch voorzitter Bouke Veltman de vergadering. Hij heet iedereen welkom en is blij met de volle zaal. We hebben een volle agenda daarom is er geen rede.

NOTULEN

De notulen van de vorige vergadering worden doorgenomen en worden goedgekeurd.

SOCIALE ASPECTEN BINNENVAART

Sunniva Fluitsma vertelt dat er veel sociale problemen zijn in de binnenvaart, mede door de crisis die maar blijft duren. Lilian van Hiele is van het Steunpunt Binnenvaart en zij gaat er van alles over vertellen. Daarna is er gelegenheid om vragen te stellen.

Lilian van Hiele begint met haar presentatie.

Het steunpunt bestaat sinds 2000. Door de jaren heen is er heel veel specifieke ervaring opgedaan, m.b.t. alle sociale aspecten voor de binnenvaart. Het steunpunt kan de binnenvaart helpen, met zaken waar de binnenvaart als leek tegenover staat, bij allerlei formaliteiten die je tegenkomt als er problemen opkomen bij wel of niet gedwongen bedrijfsbeëindiging, of door (tijdelijke) ziekte of andere oorzaken. Het steunpunt is er voor de gehele binnenvaart voor welk probleem dan ook. Het is nu eenmaal een specifieke bedrijfstak, waar een oplossing net even anders is dan aan de wal. Alle zaken worden vertrouwelijk behandeld, dus bel of mail ons gerust. +31620112319 steunpuntamvv@het.nl

MARKTRANSPARANTIE

Laurent de Bijl geeft namens Ons Recht en ESO een presentatie over een marktobservatiesysteem voor heel Europa.

Wij willen gelijke kansen om te ondernemen, een compleet vrije markt functioneert niet. De binnenvaart is milieuvriendelijk en duurzaam. In een schema kun je zien hoe het moet worden. Belangrijk is dat je anoniem een klacht in kan dienen als iemand onder de kostprijs vaart. Er moet een referentieprijs komen waar allerlei kosten in verwerkt zijn. Deze kosten zijn natuurlijk niet bij iedereen gelijk. Iedere reis krijgt een referentienummer zodat elke schipper, bevrachter en verlader de reis kan volgen en weet wat deze reis betaalt, hoeveel er vervoerd word en onder welke voorwaarden. Voor de verlader is het ook een prikkel, hij weet waar de schepen zijn, hij weet wat de schipper betaald krijgt en of hij teveel betaald heeft of niet. EBU is tot nu toe tegen maar ook weer niet. Ze waren wel graag eerder op de hoogte gesteld van de plannen, aldus Laurent de Bijl, maar dit kon niet wegens tijdgebrek.

Mededelingen.

Het ministerie benoemt niet meer eigenhandig een Rijnvaartcommissaris. Er is nu een open sollicitatie, er zijn nu nog 4 kandidaten die op gesprek komen. Dit alles in samenwerking met ASV, BLN en CBRB. Waarbij men nu sterk inzet op een commissaris uit de particuliere binnenvaart.

CDNI B is van kracht geworden na een overgangsperiode. Er is een nieuwe losverklaring maar bedrijven werken er nog niet mee en de schipper krijgt een hoge boete als hij het nieuwe formulier niet heeft. Je mag ook veel stoffen niet meer overboord pompen. Bedrijven hebben 5 jaar de tijd gehad om voorzieningen te treffen waar de schipper zijn afvalwater in kan pompen, maar daar is ook niets mee

gedaan. En de schipper zit met de problemen. Er wordt alleen bij de binnenvaart gecontroleerd, maar niet bij de losbedrijven of die het wel op orde hebben. ASV wil dit probleem aankaarten.

Er is een nieuwe politieverordening in Frankrijk. Daarin staan afmetingen voor de sluizen waaraan geen enkele spits kan voldoen. Wij hebben een klachtenbrief gestuurd. La Glissoire heeft het opgepakt in Frankrijk. Bij de VNF denkt men dat elke spits aan de afmetingen voldoet. De vraag is nu aan de schipper om voorbeelden te geven van schepen die ergens varen waar men eigenlijk niet mag varen omdat men te groot is maar er wel kan varen. Zodat we met voorbeelden aan kunnen geven dat de nieuwe afmetingen niet kloppen. Ons Recht gaat er in België mee aan de slag.

Wij hebben een brief geschreven aan dhr. Theologitis ,van DG Move, over de CCR. Hij heeft gezegd dat we altijd bij hem konden aankloppen. Er is echter geen reactie gekomen. Daarom moeten we het nog hoger gaan zoeken in de Europese Commissie, dus moeten we een brief sturen aan de directeur-generaal van vervoer.

In Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam (WBA) is gezegd dat het havengeld per 1 januari geen gemeente belasting meer is maar een NV. Het weekend vrij liggen van havengeld aan de Surinamekade en de Sumatrakade is ook voorbij per 1 januari. Vanuit het WBA wordt daar tegen geprotesteerd.

PAUZE.

Voorzitter Sunniva Fluitsma heet iedereen welkom en opent de middagvergadering in een overvolle zaal. Heel de middag word gewijd aan de CCR eisen. Er zijn vele sprekers uitgenodigd die een presentatie gaan houden en vragen gaan beantwoorden. Aan het einde van de vergadering word er een Zwartboek uitgereikt aan dhr. Arnold van Vuuren directeur scheepvaart ILenT, de andere sprekers en de pers. Er is veel onduidelijkheid over de interpretatie van de regels en hoe de regels moeten worden uitgevoerd. Sunniva geeft uitleg over de geschiedenis van de CCR regelgeving en hoe het zo is gekomen.

Socialistische Partij (SP)

Jurgen van der Sloot, beleidsmedewerker van de 2e Kamerfractie van de SP zegt dat de SP het belang van de Binnenvaart onderschrijft vanwege zijn duurzaamheid en milieuvriendelijkheid. Bij de SP is het eerst het schip dan de trein en als laatste de vrachtwagen. De binnenvaart wordt nu eerder belemmerd dan gestimuleerd. In 2009 heeft de SP een rapport gemaakt genaamd "Schipper aan het woord" waarin veel dingen zijn belicht zoals CCR eisen en bodemtarieven. Na 5 jaar is er echter nog niets veranderd. Het enige wat er is gebeurd op voorstel van de minister is het samenwerken van de branche waaruit BLN is ontstaan. Maar BLN werkt nog niet echt. De CCR bedenkt oplossingen voor niet bestaande problemen. De motie Graus heeft geleid tot uitstel van een paar punten maar meer ook niet Er komen ook steeds weer nieuwe problemen bij bv afval problematiek, geen onderhoud van de ligplaatsen. Er moet snel actie worden ondernomen vanuit de Kamer, want op 13 november is er weer een overleg in de kamer met de minister. De ASV heeft veel energie in deze CCR problemen gestopt. De SP is blij met het Zwartboek zodat de minister daar op aangesproken kan worden.

Volkspartij voor Vrijheid en Democratie (VVD)

Betty de Boer is lid van de 2e Kamerfractie van de VVD. Betty de Boer zegt dat ze laatst in Berlijn is geweest om ook daar de verantwoordelijke mensen er van te overtuigen dat er iets gedaan moet worden aan de CCR eisen. Ze had gehoopt dat er snel iets te bereiken was, maar de praktijk is veel weerbarstiger, dus dat is een probleem. De 48-urige werkweek is ook zo'n ding. Dat kan helemaal niet in de binnenvaart. Ook de relingplicht is iets waar veel onduidelijkheid over bestaat. Ze wil naar de CCR om daar te gaan lobbyen.

Opmerking uit de zaal. Het kleine schip gaat verdwijnen. Een nieuwe motor is niet te betalen, kleine vaarwaters worden vergroot of niet onderhouden, steeds meer regelgeving. Daarom is het onmogelijk

om nog te overleven. Wij moeten overal aan voldoen terwijl vele ligplaatsen niet goed en onveilig zijn. Verder stelt dhr. Boutkan dat de VVD wel met woorden belijdt dat ze de binnenvaart steunt maar bijna altijd tegen moties stemt die voor de schippers belangrijk zijn. Dhr. Boutkan noemt een aantal moties die de VVD niet heeft gesteund, o.a. over het Scheepsafvalstoffenverdrag en het verbod om onder kostprijs te vervoeren.

Mevr. De Boer antwoord dat veel moties door de minister worden ontraden omdat ze onuitvoerbaar zijn. Dat zegt niet dat mevr. De Boer de binnenvaart niet steunt. De VVD heeft niet tegen de motie Graus gestemd.

Laurent de Bijl vraagt waarom de VVD het verbod om onder kostprijs te varen niet steunt. Het zijn geen prijsafspraken, maar je legt wel een bodem in de markt. En dan kunnen we misschien wel de regelgeving betalen of een nieuwe motor. Betty de Boer zegt dat ze daar geen voorstander van is. Verder zegt Laurent de Bijl dat het ook een probleem wordt om de schepen te bemannen in de toekomst. 40% van de schippers is momenteel 50 jaar en ouder. Over 20 jaar heb je geen mensen meer die op de schepen willen varen. Wie van de jongeren wil er nu nog varen in deze onzekere markt. We moeten er voor zorgen dat jonge mensen willen werken in de binnenvaart en daar is de beloning een onderdeel van, als je mensen niet goed betaald komen ze niet, maar daar moet je dan wel het geld voor verdienen. Dit kan o.a. door een beter marktobservatiesysteem.

MORATORIUM

Ron Breedveld neemt dat door.

De ASV vindt het niet meer dan een doekje voor het bloeden. Het is uitstel van regelgeving, uitstel van maximaal 5 jaar. Vele in de CCR waren geen voorstander van het moratorium en wilden de regels gewoon door laten gaan. Hieruit blijkt wel dat de werkelijke problematiek nog niet is doorgedrongen bij de CCR. Er zijn 11 regels van de meer dan 140 uitgesteld. 4 zijn alleen al geluideisen. 3 voor alleen passagiersvaart en kraan, elektrische schema, bijboot en ontluchtingsleidingen tankvaart. Voorlopig zijn de regels voor 3 jaar uitgesteld en kunnen verlengd worden met nog 2 jaar. De CCR heeft altijd de mogelijkheid om dit weer terug te draaien wanneer men dat wil. Er komt onderzoek naar de verschillende onderdelen. In Nederland is men al onderzoek aan het doen naar geluidseisen en kranen. De ASV concludeert dat we er niet te veel van moeten verwachten op deze manier. Andere landen doen hier niet veel aan, aldus de minister. Ons Recht probeert daar via ESO verandering in te brengen. Dat lukt ook nog niet echt. In andere landen is er ook weinig of geen overleg tussen de Rijnvaartcommissarissen en de binnenvaart. In België is men bezig om daar verbetering in te brengen.

EFM Oranje Combinatie (EOC)

Tom Boerema legt uit hoe de EOC er tegen aan kijkt. Eerst keurden de verzekeringen alleen het vlak en de andere zaken werden vanuit de overheid gekeurd. Later heeft de markt dat overgenomen. We moeten de regels uitvoeren volgens de CCR. Mogen de schipper niet adviseren hoe dingen op te lossen. Mogen geen uitleg geven van de regels. Ook heeft de EOC weinig invloed, zitten alleen in een technisch overleg. Wie heeft er wel invloed? Politiek en ILenT. De regels worden gemaakt door Europa en CCR.

Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB)

Robin Panne is aanwezig namens NBKB, mede omdat directeur Arntz met vakantie is. Er is overleg in een commissie en daar wordt bepaald hoe er moet worden gekeurd. 10 verschillende experts zullen 10 verschillende lijstjes opleveren. Hoe word dat zoveel mogelijk voorkomen? Technische commissie ILenT is daar een orgaan voor. Als men eerst een expert laat keuren wordt dat geregistreerd en doorgegeven als men een second opinion wil van een andere expert.

Vraag over inbouwverklaringen, o.a. AIS. Inbouwverklaringen verlopen als je een nieuw CvO moet hebben. Dus moet je deze altijd vernieuwen.

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT)

Dhr. van Vuuren vertelt dat er veel uitleg word gegeven over de regelgeving. Alles staat ook op de website en dat geeft al veel verduidelijking. Het adres is www.ilent.nl/binnenvaart. De IL en T bepaald niet de regelgeving, maar geeft wel advies. 1 keer in de 3 jaar is er overleg tussen alle landen om de regels hetzelfde te interpreteren, misschien is dat te weinig.

Koninklijke Landelijke Politie Diensten (KLPD)

Bouke Jansma geeft de presentatie. Er is nog maar 1 politie korps waar alle politievormen onder vallen. Zo kan het gebeuren wanneer het niet zo druk is dat waterpolitie verkeerscontroles uitvoert en andersom. Meerdere controles per reis willen ze vermijden, dat moet afgestemd worden. Dat is nog niet voor elkaar, maar het moet begin volgend jaar gaan werken.

Certificering in België.

Pascal Roland, voorzitter van Ons Recht verteld dat er in België dezelfde problemen zijn als in Nederland. Bijkomend probleem is dat je in België ook nog verschillende gewesten hebt. Per 1 januari krijgen de gewesten ook meer macht, o.a. over het certificaat van onderzoek. Er is in België geen interesse vanuit de politiek voor de binnenvaart. Het is zelfs zo dat men volgend jaar waarschijnlijk geen CvO kan krijgen in België, aldus dhr. Roland.

Hardheidsclausule

Vaak is er technisch niet aan de eisen te voldoen of het is financieel niet te doen. Je moet wel je best doen om te kijken wat de mogelijkheden zijn. ILenT zegt dat er geen keiharde procedure is voor de hardheidsclausule. Het is maatwerk, iedere aanvraag wordt apart behandeld. Er is nog ongeveer geen aanvraag geweest. Op de website staat de procedure. Wij doen een aanbeveling, de CCR is uiteindelijk degene die beslist. De ASV denkt dat je eerst volop moet investeren en dan maar moet afwachten of de CCR het goed gaat vinden.

Communautair Certificaat

Kan je met een communautair certificaat weer terug naar een certificaat van onderzoek? ILenT zegt dat als men schepen van voor 1995 uit het Rijnvaartcertificaat haalt naar een Communautair Certificaat kun je niet meer terug, alleen maar als je aan de nu geldende nieuwbouwregels voldoet. Er wordt ook al gesproken om het Communautair Certificaat gelijk te trekken met het Certificaat van Onderzoek. De hardheidclausule is voor altijd. Als je later weer moet keuren kan je weer een beroep doen op de hardheidsclausule. Je kunt nu ook al de regels van 2020 mee laten doen bij de aanvraag.

Het Zwartboek wordt uitgereikt aan de ILenT, de andere sprekers en de pers.

17.30 sluit de voorzitter Sunniva Fluitsma de vergadering, dankt iedereen voor zijn/haar komst en bijdrage. Er is nog een drankje aan de bar.

Reactie van NBKB

Kort na de najaarsvergadering is er een eerste reactie binnengekomen van de directeur van het NBKB, een van de sprekende partijen tijdens de vergadering. Alhoewel hij zelf niet aanwezig was, spreekt hij de hoop uit dat de bijdrage van het NBKB in de vergadering bijgedragen heeft aan meer duidelijkheid omtrent scheepskeuringen en de rol van het NBKB.

Tevens heeft de directeur van het NBKB een kopie van het Zwartboek onder ogen gekregen. Wij, de ASV, zijn verheugd dat het NBKB in grote lijnen dezelfde conclusies trekt uit de vergadering en het Zwartboek.

Dat er veel ergernissen en zorgen zijn over de eenduidigheid van inspecties en dat er sprake is van structurele interpretatieverschillen bij sommige eisen. Dit is geen goede zaak en dient te worden voorkomen. Het NBKB zal het Zwartboek meenemen in de eerstvolgende bijeenkomst van haar Technische Commissie om voor de genoemde punten de inspecteurs op een lijn te krijgen.

In de reactie van het NBKB wordt gevraagd interpretatieverschillen en onduidelijkheid bij inspecties, die van structurele aard lijken te zijn, te melden bij het NBKB. Dat kan per email, maar ook telefonisch. Na analyse en bespreking in de Technische Commissie kunnen er verbeteringen worden aangebracht. Volgens het NBKB moet echter niet vergeten worden dat de inspecties mensenwerk is en er altijd interpretatieverschillen bij het geconstateerde zullen blijven bestaan, ondanks de inzet van het NBKB. Middels interne en externe communicatie en informatie streeft het NBKB ernaar dit zoveel mogelijk te beperken.

Wij willen de heer Arntz, directeur van het NBKB, bedanken voor zijn eerste reactie. We hopen dat de afgelopen najaarsvergadering van de ASV een aanzet is tot een verbeteringsslag op het gebied van scheepsinspecties. Naast het NBKB is daar ook samenspraak voor nodig met ILenT, EOC, KLPD en alle andere instanties die bij scheepsinspecties betrokken zijn. Alle partijen geven wel aan dat zij weinig tot geen invloed hebben op het beleid van de CCR. De ASV zal daar het ministerie op blijven aanspreken.

Ron Breedveld

23-10-2014

Soms is IOAZ een mooie oplossing (vervolg)

IOAZ voor partner

In de vorige ASV nieuwsbrief stond het artikel ’Soms is IOAZ een mooie oplossing’, door Lilian van Hiele van Steunpunt Binnenvaart. In de IOAZ, Inkomensvoorziening Oudere en gedeeltelijk Arbeidsongeschikte gewezen Zelfstandigen, krijgen oudere ondernemers een bijstandsuitkering zonder dat ze eerst het merendeel van hun eigen vermogen op hoeven te eten.

Tijdens de ledenvergadering in Rotterdam vroeg Joop Molewijk of die regeling ook geldt voor een jongere vof-partner van een man of vrouw die al AOW heeft. Het antwoord is ja.

Beide vennoten hebben zelfstandig recht op de IOAZ en bij een eenmanszaak komt de partner ook in aanmerking mits er sprake is van meewerkaftrek of meewerkbeloning. Dat betekent dat oudere ondernemers die niet kunnen stoppen doordat de partnertoeslag AOW op 1 januari 2015 verdwijnt, indien ze aan de voorwaarden voldoen, altijd nog kunnen overwegen een IOAZ-uitkering aan te vragen om de periode tot jongste partner AOW krijgt te overbruggen. Aan de regeling zijn wel de nodige voorwaarden verbonden.

Lees daarvoor het eerder genoemde artikel, overleg met uw boekhouder of neem contact op met Lilian van Hiele van Steunpunt Binnenvaart (telefoon 0620-112319 / steunpuntamvv@het.nl)

Voorstel marktobservatie & transparantie systeem voor de Europese Binnenvaart.

Presentatie

Voorstel marktobservatie & transparantie systeem voor de Europese Binnenvaart.

Presentatie

Europese Commissie "DG Move":

Instellen van een marktobservator en markttransparantie met controlerende en bijsturende bevoegdheden. De commissie krijgt toezicht over alle informatie die verstrekt word door de betrokken actoren om de werking en uitvoering betreffende de marktobservatie, markttransparantie, wetten en regelgevingen te waarborgen. Door deze structuur zal de commissie in staat zijn de sector in real time op te volgen, om sneller doeltreffende maatregelen te kunnen nemen indien er sprake zou zijn van een onevenwicht en of distorsie in de markt.

Overleg & Arbitrage Orgaan:

Dit is noodzakelijk omdat er momenteel geen doeltreffende en structurele communicatie bestaat tussen de betrokken actoren van de sector.

Wat zijn de noden van de verladers en industrie?,

Waar liggen de pijnpunten?,

Hoe kan men deze transportmodus optimaliseren en wat kunnen we van de binnenvaartsector verwachten?

Dit orgaan bevat alle aangesloten branche organisaties, van de binnenvaart, de bevrachters, de verladers en de financieringsinstellingen alsook het CCR. Safety Comité (UNECE) i.v.m. de ADN voorschriften zou mogelijk ook kunnen aansluiten.
De mogelijkheid moet voorzien worden om bij het Overleg & Arbitrage Orgaan anoniem een klacht in te dienen bij het niet naleven van maatregelen en of on-evenwichten in de vrije markt.
Het Overleg & Arbitrage Orgaan moet in het Europese Marktobservatie systeem geïntegreerd moeten worden.

Referentieprijsmonitor & Ombudsdienst:

Referentieprijzen uitwerken voor de Europese binnenvaart door middel van een studie over de directe en indirecte kosten (kostprijs) die dient uitgevoerd te worden door de Europese Commissie.
In deze studie moet rekening worden gehouden met het type schip en geografische omstandigheden.
De referentieprijzen stellen de binnenvaartondernemer in staat een gezonde bedrijfsvoering te hanteren en zo te professionaliseren.
Om een goed functionerend marktobservatiesysteem te ontwikkelen is het noodzakelijk dat alle betrokken partijen de nodige informatie meedelen. Om de privacy en anonimiteit te respecteren en te waarborgen kunnen deze gegevens gemonitord worden in een vorm van index en één volgnummer waarbij enkel bij het ***referentieprijsmonitor*** en het ***arbitrage orgaan*** de afkomst van deze informatie bekend is. Na verwerking dient de verstrekte informatie medegedeeld worden aan het ***marktobservatie & transparantie systeem van EC DG-Move.***
Dit orgaan moet in het marktobservatie systeem geïntegreerd worden.

Voorstel marktobservatie & transparantie systeem voor de Europese Binnenvaart.

Presentatie

3.

De nodige gegevens om een goed functionerende marktobservatiesysteem te ontwikkelen zijn:

1. ***De aard van lading***
   - ***Benaming***
   - ***Vast*** of ***vloeibaar***
   - ***Gevaarlijke stoffen met UN nummer***
   - ***Milieu vervuilende goederen (CDNI indeling)***
   - ***Lichte goederen***
   - ***Constructies***
2. ***De hoeveelheden***
   - ***Geladen hoeveelheden ton en volume***
   - ***Laadvermogen schip (ton)***
   - ***Volume capaciteit schip (m^3)***
   - ***Laadvermogen schip (ton) versus diepgang vaarweg***
3. ***De vrachtprijs***
   - ***Vrachtprijs per ton of Lumpsum***
   - ***Eigen vervoer, time charter of spotmarkt***
   - ***Gasolietoeslag***
   - ***Andere toeslagen***
   - ***Liggelden***
4. ***De vervoersvoorwaarden***
5. ***De reisduur***
   - ***Leeg vaart, tijd en afstand.***
   - ***Geladen vaart, tijd en afstand***
   - ***Effectieve laad- en lostijden***
   - ***Wachttijden op laad- en losplaatsen***
6. ***De Wachttijden voor bevrachting***
7. ***Condities wachttijden bij laden en lossen (lig- en overliggelden, andere)***
8. ?????

.

Platform Professionele organisaties: Input organisatie hieromtrent AUB

CCR: Zou een raadgevend orgaan moeten zijn voor de Europese commissie.
De uitvoerbaarheid van haar regelgeving moet in samenspraak met de vertegenwoordigers van de vervoerders waarbij rekening moet worden gehouden met de financiële impact op de bedrijfsvoering, zoals voorzien in het verdrag van Lisbon titel IV artikel 91(*).
Daarbij is het aangewezen per type schip de uitvoerbaarheid, nut en noodzaak te toetsen aan haar regelgeving.

Voorstel marktobservatie & transparantie systeem voor de Europese Binnenvaart.

Presentatie

Verladers, Opdrachtgevers, Bevrachters en Binnenvaartondernemers:

Om een goede marktobservatie en transparantie te creëren is er nood aan informatie die verstrekt dient te worden door alle actieve actoren in de binnenvaart.
Door deze informatie in een monitor te verwerken zal de sector in staat zijn direct te reageren op de noden van de markt. Om de anonimiteit en privacy van alle actoren te waarborgen, zou het wenselijk zijn de gegevens als volg te verwerken:

De verladers verstrekken de nodige informatie over de te vervoeren goederen aan de monitor, vervolgens kunnen deze gegevens verwerkt worden onder een referentienummer, alle actoren in de vervoersketen dragen bij aan het verstrekken van informatie, die vervolgens onder het zelfde referentienummer geklasseerd kun worden in de monitor, de verstrekte informatie over vervoersprijzen moeten onder de vorm van een index verwerkt worden om de privacy van alle actoren te waarborgen.

De nodige gegevens om een goed functionerend marktobservatiesysteem te ontwikkelen zijn:

1. ***Het ladingsaanbod per regio.***
2. ***Vloot statistiek***
3. ***Beschikbare scheepruimte per regio.***
4. ***Alle verwerkte informatie van de Referentieprijsmonitor.***

Financiers Instellingen:

Het is noodzakelijk de banksector hierbij te betrekken, omdat zij samen met de binnenvaartondernemer mede financiële risico's dragen van de investeringen die nodig zijn om een milieuvriendelijke en duurzaam vervoermodus als de binnenvaart te behouden. Anderzijds zal de mogelijkheid ontstaan te anticiperen over investeringen en de noden van de markt, bv. waar is er een reëel te kort aan schepen of waar is er juist overcapaciteit, zijn er nog ruimte mogelijkheden om een nichemarkt verder te ontwikkelen, enz….

Overleg & Arbitrage Orgaan, Referentieprijsmonitor & Ombudsdienst:

Deze organen dienen onafhankelijk te blijven en geïntegreerd worden in het marktobservatie-transparantie systeem.
Indien er bij de Europese autoriteiten geen budget voorhanden is om dit te realiseren zouden de middelen van het Reservefonds kunnen aangewend worden.

Artikel 91

(oud artikel 71 VEG)

1. Ter uitvoering van artikel 90 stellen het Europees Parlement en de Raad, met inachtneming van de bijzondere aspecten van het vervoer, volgens de gewone wetgevingsprocedure en na raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, vast:

a) gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten;

b) de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn;

c) de maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren;

d) alle overige dienstige bepalingen.

2. Bij de vaststelling van de in lid 1 bedoelde maatregelen wordt rekening gehouden met gevallen waarin de toepassing ervan ernstige gevolgen zou kunnen hebben voor de levensstandaard en de werkgelegenheid in bepaalde regio's, en voor de exploitatie van de vervoersfaciliteiten.

CDNI deel 2 losverklaringen, lossen en het milieu

U hebt vast al iets gehoord over de losverklaring die wij al een aantal jaren moeten ontvangen van de ladingontvangende partij. Het doel was ooit dat de bedrijven aan de wal ervoor zouden zorgen dat zij een schoon schip opleveren en er dus minder milieuvervuiling van het oppervlaktewater plaatsvindt. In de afgelopen 5 jaar hadden er putten, containers en materieel moeten komen aan de wal bij de bedrijven die daarvoor zouden zorg dragen. Maar je snapt al (natuurlijk hebben wij dat voorspeld). Die bedrijven aan de wal hebben de afgelopen jaren nooit enige controle gehad, de schippers wel (of het formulier aan boord was) inclusief boetes. De bedrijven aan de wal hebben dus ook helemaal niets gedaan om nu wel te zorgen dat wij echt schoon zijn.

Maar de 5 jaar zijn om en nu mag er bij heel veel goederen niets meer in het water geloosd worden. Voor ons betekent dat: je mag je ruim niet meer uitspuiten. Maar hoe moeten wij een schoon schip opleveren?

Bedrijven dekken zich lekker in door bijvoorbeeld ons op ons charter te laten tekenen dat we vanuit zuid Frankrijk naar Duitsland terug zullen varen om ons schip schoon te laten maken. Daar staat natuurlijk geen enkele vergoeding tegenover, en wie betaalt het schoonmaken? Dat is natuurlijk een onmogelijke tekst dus de realiteit is dat wij of geen werk hebben, of iets tekenen waar wij nooit aan kunnen voldoen. Maar officieel is dat bedrijf (BASF) fijn overal van gevrijwaard.

Nu zijn er in Duitsland al boetes uitgedeeld aan schepen die eigenlijk helemaal niet de partij zijn die de “overtreding” begaan. Zo’n boete kan 1.500 euro bedragen want het is een milieudelict en dat telt lekker aan. Dat geldt bijvoorbeeld ook als bij het laden er iets in ons gangboord terechtkomt (door de ladende partij) die er door een golf (van een voorbijkomend schip) weer uitgespoeld wordt. Dat bedrijf heeft een ontheffing en mag massa’s in het water terecht laten komen, maar wij hebben dat natuurlijk niet dus wij zijn degene die dan de overtreding begaan.

Op dit moment is het ook zo dat de bedrijven aan de wal met oude losverklaringen werken en ook daar krijgen zij geen problemen mee, maar de schipper die de papieren in ontvangst neemt wel. De reactie van de bevoegde instantie is dat je dan maar je schip moet laten liggen voor de wal bij het bedrijf tot alles geregeld is. Leuke reactie want dan krijg je natuurlijk het feit dat je de productie stopzet waar men niet echt blij mee is, zacht gezegd. Dus dat wordt in ieder geval de volgende keer geen reis meer voor die klant. Bovendien denk ik zelf dat als men de sterke arm erbij haalt men je kan sommeren te vertrekken van die plek.

Zo een lang verhaal maar het speelt wel. Het valt allemaal onder het CDNI akkoord (CCR) in Nederland gecoördineerd door het SAB, De officiële instantie in Nederland voor meldingen hieromtrent is te bereiken onder: CMH@portofrotterdam.com tel + 31 102521000
In Belgie: ccr@haven.antwerpen.be tel: +32 3 205 20 13

Misschien iets om minstens vragen over te stellen aan de minister?

WBA Havengeld

In de laatste Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam vergadering van afgelopen oktober deelde het geprivatiseerde Havenbedrijf Amsterdam ons mee. Dat het Havengeld vanaf 1 januari niet meer geïnd gaat worden door Waternet voorheen Binnenwaterbeheer Amsterdam maar door het havenbedrijf zelf. In hun wijsheid hebben de commerciële jongens en meisjes binnen het Havenbedrijf gelijk maar bedacht om per 1 januari het weekend vrij liggen aan de Surinamekade en Steiger C of te wel in heel het havengebied van Amsterdam af te schaffen. Het WBA gaat hier wel officieel per brief bezwaar tegen maken, maar of dit nog veel zin heeft is te betwijfelen. Er is beloofd dat de veranderingen duidelijk gecommuniceerd zullen worden.

Bouke Veltman

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Kantoor: Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

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.*

Bestuur:

Voorzitter:	Sunniva Fluitsma,
E-mail:	twigt.franto@shipmail.nl
Tel.	+31 611 887791
Vicevoorzitter:	Ron Breedveld,
E-mail:	ronbreedveld@algemeeneschippersvereeniging.nl
Tel.	+31 653 801460
Secretaris:	P. Markusse,
E-mail:	aisance@hetnet.nl
Tel.	+31 653 681270
Penningmeester:	Roel Boerman,
E-mail:	rboerman@shipmail.nl
Tel.	+31 653 198716

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.