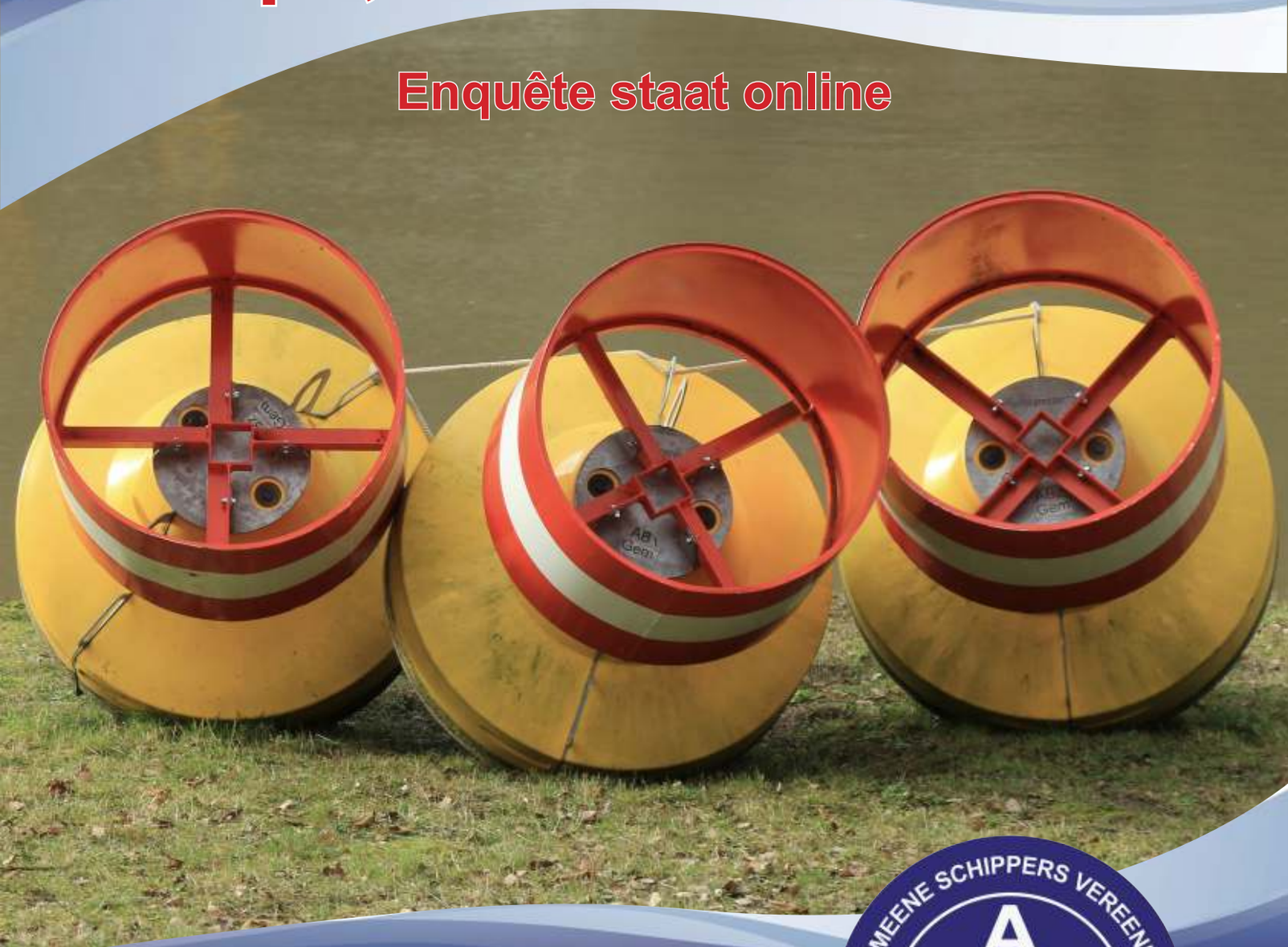
ASV Nieuwsbrief

April 2023

Europa, red de binnenvaart!

Enquête staat online



Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
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
Peter van der Veen
peter.asv@outlook.com
Tel: +31641975753

Vicevoorzitter
Johan Sipsma
msavanti@devanci.nl
+31644291449

Secretaris
Machiel Smitsman
merwestroom1961@gmail.com
+31612468065

Penningmeester
Jessica van den Akker
asv@ms-loreley.nl
+31622738505

ASV Woordvoerder
Sunniva Fluitsma,
E-mail: twigt.franto@shipmail.nl
Tel. +31611887791

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Gerberdien Le Sage, Liesbeth de Jonge, Jessica vd Akker, Machiel Smitsman, Rachel Koopmans, Jeroen Strijker, Esther Lubbers Geert Wiegers en vele anderen. Voorpagina Corrie Last

Algemeene Schippers Vereeniging
kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht
+31653190459
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

INHOUD

Voorwoord
4 Supertrots of hopen dat het overwaait
Voorjaarsvergadering 2023
5 Verslag ledenvergadering
9 Afscheid Gerberdien
10 Middagrede voorjaarsvergadering
11 Jaarverslag
Enquête
13 Enquête “Europa, red de binnenvaart!” staat online!
Toekomst Binnenvaart
14 Brief Harbers Basiskwaliteitsniveau RWS netwerken
16 Beantwoording Kamervragen 20-euro-subsidie
17 Franse organisatie APLF zoekt contact met de ASV
18 Reactie ASV op antwoorden Harbers verdwijnen kleine schepen
CCR
19 Oproep aan de Rijnvaartcommissarissen
20 Overleg Rijnvaartcommissaris
21 Verslag OTNB techniek
22 Vragen aan de Secretaris-Generaal van de CCR
Europa
23 Brussel
24 Na het bezoek aan Brussel
25 Harde feiten: pak de oorzaak aan!
26 Rhône al weken geblokkeerd: schippers ten einde raad
27 Vasthouden binnenvaartschepen in Frankrijk ontoelaatbaar
Politiek
28 Reactie ASV op antwoorden Minister Harbers betreffende CCR eisen
33 Reactie ASV op antwoorden Minister Harbers verdwijnen kleine schepen
34 Vragen Daniel Koerhuis (VVD) over CCR eisen
35 Provinciale verkiezingen
Ministerie I&W
37 Top 5
38 Michiel van Kuiningen directeur Maritieme zaken I&W
Regelgeving
38 Nieuwe RSP van kracht
Handhaving
40 CNMI verdrag. Gebruikt u het?
40 Vlaamse boetecatalogus voor de waterwegen
Varend ontgassen
42 Varend ontgassen: Erasmusuniversiteit wijst Minister Harbers terecht
43 Rondetafelgesprek varend ontgassen
44 Positionpaper ASV varend ontgassen
Vergroening binnenvaart
46 Voortgang overleggen biobrandstoffen
47 Brandstoffen VOS specificatie gelijkgetrokken EN590
47 Labelsysteem: input ASV
48 Brief eigenaren- Emissie calculatie Tool
50 IVR Technisch Bulletin- Emissie Calculatie Tool
Nautisch/technisch
52 Houtribsluizen
52 Ligplaatsproblematiek Noordzeekanaal
53 Vervanging en renovatie Giessenbrug
54 Ligplaatsplan Beneden Merwede en Oude Maas
Amsterdam
55 Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam
Rotterdam
58 Haven Rotterdam dicht bij bezoek Koning
58 Rotterdam: weer niet functionerende stroomkasten
Veiligheid
59 Bedienen op afstand, alweer een zwaar ongeval
60 Kwaliteit van brandstof, ronduit gevaarlijk
60 Veiligheid, veiligheid

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Supertrots of hopen dat het overwaait

Er werd mij gevraagd een voorwoord te schrijven voor de nieuwsbrief. Nou, dat was even denken.

Het is niet dat ik niet makkelijk in de pen klim, maar dat doe ik meestal op de achtergrond voor iemand anders. En op de achtergrond schrijf je al gauw makkelijk weg. Toch wil ik graag een boodschap meegeven door middel van dit voorwoord.

Ik vaar zelf al vanaf mijn 15e, eerst als matroos op verschillende schepen, maar de laatste 25 jaar met mijn man en kinderen samen, waarvan al 23 jaar op ons huidige schip de “Santiago”.

Wij hebben een vrij breed vaargebied van Duitse kanalen en Rijn met zijrivieren tot in Noord-Frankrijk, en alles wat je daartussen tegenkomt.

Sinds de afgelopen voorjaarsvergadering van de ASV ben ik ook aangesloten bij onderdelen van de Denktank en hoop ik van toegevoegde waarde te kunnen zijn.

In eerste instantie was ik heel wat jaren afhoudend in tegenstelling tot mijn zusje Jessica, die zich echt inzet voor de ASV, want er komt heel wat bij kijken. Dus bij deze ook echt bewondering voor de mensen die hun hart en ziel in de ASV leggen. Er komt heel wat op ons af en daar moet zoveel mogelijk aan gedaan worden, omdat heel wat regels worden verzonnen door mensen die totaal geen verstand van de binnenvaart hebben of wat er mogelijk is om aan te passen op een bestaand schip.

Wat mij in deze zo verdrietig maakt, is dat er niet meer zo genoten wordt van dit mooie vak, want als schipper beschik je over vakmanschap en moet je veelzijdig zijn aan boord. Wij zijn nu 4 weken aan het repareren en moet ik u zeggen dat ik heel blij ben dat we weer aan de reis gaan. Al is ons huis 500 meter van ons vandaan, slaap ik het liefste aan boord. Het vervelende is dat we ons alweer lang druk maken om de volgende certificering. “Komen we er wel doorheen” en dan vooral “wat gaat het ons dit keer weer kosten”, terwijl we al 23 jaar veilig in de vaart zijn met dit schip.

Ook hebben we al zoveel geïnvesteerd om alles zo goed en veilig mogelijk te maken en houden aan boord, maar het is nog niet genoeg. Ze verzinnen steeds meer en meer wat voor oudere, maar ook voor de jongere schepen niet meer haalbaar is. Maar de kleine binnenvaart is zo belangrijk en dat wordt te weinig beseft. Nu is het zo dat er vanaf 2035 veel op ons afkomt en dan kun je denken “het zal onze tijd wel uitdienen”, maar dat gaat bij ons niet op.

We hebben twee kinderen, een jongen van 22 jaar en een meisje van 16 jaar. Onze jongste kijkt ons met haar grote ogen al zolang ze op haar rode Jollies kan lopen, met papa mee naar voren, aan en

zegt ”later als ik groot ben, ga ik op jullie schip varen papa en mama”. Normaal ben je supertrots als dat gezegd wordt door je dochter, maar nu denk je “oh nee toch”. Ze ging naar internaat en je hoopt dat het overwaait, maar niets is minder waar. Ze zit nu in haar examenjaar van het VMBO en gaat toch echt beginnen aan het Scheepvaart en Transport College.

Ze komt bij ons aan boord en diep in mijn hart vind ik het geweldig, want dit is toch het mooiste beroep van de hele wereld.

Daarom moeten we ons blijven inzetten voor de binnenvaart om de komende generaties een kans te geven dit toch ook te kunnen blijven doen. Want geef nou toe; als je ‘s avonds in de zomer klaar bent met varen en het ankertje of paaltje eronder gaat op de Rijn en je nog even lekker buiten van het laatste zonnetje aan het genieten bent, voel je je intens gelukkig. Ik wel in elk geval. Laten we dat niet in het verleden laten, maar ook voor onze toekomstige schippers mogelijk houden net als onze voorouders dat hebben gedaan.

Rachel Koopmans van den Akker
m/s Santiago

Ledenvergadering

Verslag van de ledenvergadering 25 maart 2023

Opening en rede voorzitter

De voorzitter, Gerberdien Le Sage, heet eenieder hartelijk welkom. Daarbij wordt medegedeeld dat de vergadering opgenomen wordt en is de vraag of daar iemand bezwaar tegen heeft. Dit blijkt niet het geval en daarmee is de vergadering geopend. Als eerste vraagt de voorzitter eenieder te gaan staan en een moment stilte in acht te nemen voor diegenen die ons in de achterliggende tijd ontvallen zijn.
Het is haar laatste rede als voorzitter en hier refereert ze ook aan in haar toespraak. Eén van de zaken die duidelijk is geworden in de afgelopen jaren, is het feit dat men niet meer om de ASV heen kan. Verder worden de mensen en dingen benoemd die het haar mogelijk hebben gemaakt om haar rol als voorzitter te kunnen vervullen. Daarbij worden Sunniva Fluitsma en haar man Cor in het bijzonder genoemd. In verenigingsverband is er ook e.e.a. veranderd zoals de verhuizing, de wijze van vergaderen sinds Corona en last but not least de gestage groei van het ledenbestand. Tot slot wordt eenieder een fijne vergadering gewenst.

Goedkeuring agenda

Er wordt gevraagd naar het jaarverslag. Dit wordt in het middaggedeelte voorgelezen.

Goedkeuring verslag najaarsvergadering

N.a.v. toerbeurt Noord-Zuid wordt er een vraag gesteld. Sunniva geeft aan dat dit een eindeloos traject is. Het verslag wordt goedgekeurd.

Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezingen

Johan Sipsma en Peter van der Veen stellen zich beschikbaar als nieuwe bestuursleden. Peter van der Veen stelt zich voor. Hij vaart op de Sacura samen met zijn vrouw en kinderen. De reden dat hij in de denktank is gegaan en zich nu beschikbaar heeft gesteld als bestuurslid is kort maar krachtig. ASV, daar kun je niet meer omheen! ASV moet blijven! Het zou een verlies zijn als ASV zou verdwijnen voor groot en klein. Hij wil er voor de volle 100% voor gaan. Een applaus volgt.

Johan Sipsma vaart samen met zijn vrouw op de Avanti. Aanvankelijk was hij niet van plan om in het bestuur te gaan wegens veel drukte. Dit omdat hij ook al een functie binnen EOC vervult. Maar net als Peter is hij overtuigd van het belang van de ASV. Belangrijk vindt hij dat ook dat de denktank ijzersterk moet zijn, omdat we het als bestuur zonder hen niet gaan redden. Samen met Peter wil Johan ervoor gaan. Ook hier volgt een enthousiast applaus. Na het voorstelrondje van beiden vindt de verkiezing plaats. Bouke en Paul vormen de kiescommissie. Zowel Peter als Johan worden met algemene stemmen gekozen. Na afloop heet Sunniva de nieuwe bestuursleden hartelijk welkom en spreekt haar blijdschap uit. Daarbij steekt ze de nieuwe bestuursleden en het bestuur als geheel een hart onder de riem, omdat het zich een beetje verweesd voelt nu de voorzitter aftreedt en geeft aan dat zowel Gerberdien als zij het bestuur blijven ondersteunen.

Afscheidstoespraken Gerberdien

Dit onderdeel stond niet op de agenda en was daarom ook een verrassing voor de aftredende voorzitter. Sunniva beet het spits af met haar toespraak “Peppie en Kokkie”. Hierbij refereerde ze aan het altijd gezamenlijke optrekken met Gerberdien. Veel waarderende woorden volgen. Ook de uitspraak van Johan Cruijff, “ieder voordeel heb z’n nadeel” wordt genoemd. Want zoals zij haar voorzitterschap heeft vervuld, is bijna niet te evenaren en kan een belemmering zijn voor mensen om het stokje over te nemen. Ze vervolgt haar toespraak echter met de moedgevende woorden voor de toekomstige voorzitter, bestuur en denktank. We doen het samen als vereniging.
Hierna volgt Machiel die zijn toespraak wilde beginnen als zijnde laatst bijgekomen bestuurslid, maar door de werkelijkheid ingehaald was. Hij sprak zijn waardering uit aan de hand van een aantal kernwoorden die de voorzitter kenmerkten in de tijd die hij haar meegemaakt heeft.

Als laatste van de bestuursleden doet Jessica het woord. Zij haalt in haar toespraak een anekdote aan waarbij men vroeg of zij de dochter was van Cor en Gerberdien. Sinds die tijd heeft zij er een bonus vader, moeder en broer bij.

Vanuit de leden en donateurs spreekt

Gerrie Nijenhof waarderende woorden van dank. Hij typeerde het voorzitterschap van Gerberdien, in combinatie met haar man Cor en Sunniva, als niet te evenaren en vraagt om een staande ovatie waarop eenieder opstaat en applaudisseert. Gerberdien is helemaal sprakeloos. Jessica overhandigt vervolgens het cadeau in de vorm van een cheque voor een weekendje weg.

Financieel verslag e.d.

Het financiële verslag wordt gepresenteerd door Jessica. De kascontrole is gedaan door Gerrie Nijenhof en Maarten Valkema en in orde bevonden. Maarten Valkema zijn termijn zit erop als kascontroleur en Ronald Sipsma vervangt hem. De kilometervergoeding wordt opgewaardeerd. De extra giften komen van de donateurs. Iemand uit de leden wijst er fijntjes op dat de kascommissie normaliter een presentatie geeft en dat nemen we mee voor de volgende keer.
Begroting. We zijn binnen de grenzen van de begroting gebleven. De huur van het kantoor wordt geïndexeerd en is daarom iets hoger. De inkomsten zijn iets naar beneden begroot, omdat een aantal leden gestopt is met varen. Er zijn echter nieuwe leden bijgekomen, dus zal dat weer iets opgetrokken worden. Over het eindejaarsfeest wordt gestemd. Iedereen is voor een feest en dit is al in de begroting opgenomen. Het is niet nodig om de contributie te indexeren, want er staat geld genoeg op de rekening.
Balans. Er is even een discussie over de depositogarantiestelling. Is dit een maximum bedrag per rekening of per bank? Dit moet even uitgezocht worden. Daarbij is het van belang dat het zwart op wit staat dat we op zowel de betaal- als spaarrekening een garantiestelling hebben. Is dat niet het geval dan moeten we een extra rekening openen bij een andere bank. De zaal ontlast Jessica van haar verantwoordelijkheid, omdat alles in orde bevonden is.
Algemeen financieel. De vraag komt of we nog deelnemen aan een beurs. Voor nu zien we geen meerwaarde. Als mensen zich geroepen voelen… Het is veel werk qua voorbereiding e.d. Dit wordt even geparkeerd en op de najaarsvergadering kunnen we het er over hebben.

Overleg met leden over verschillende onderwerpen

Bezoek Europa/Ministerie. ASV is samen met EOC en Evofenedex naar Brussel geweest. Het was een heel goede ontmoeting met een delegatie mensen van DG MOVE. In de eerste instantie hadden ze wel een vooroordeel, maar hadden ook goed kennisgenomen van de briefwisseling. ASV, EOC en Evofenedex hebben goed hun punt kunnen maken en uitgelegd wat de CCR-regels voor consequenties hebben. Europa was niet op de hoogte van deze consequenties. Na afloop waren ze dat wel. NL kan volgens Europa gewoon een uitzonderingpositie aanvragen voor bepaalde groepen of regelgeving mits dat dit onderbouwd is. Daarmee is de ASV terug naar het Ministerie gegaan. Daar is een deel dat bereid is om naar mogelijkheden te zoeken, maar andere mensen binnen het Ministerie willen hier niet aan. Dit zijn ook de mensen die o.i. verantwoordelijk zijn voor het beleid van de afgelopen jaren. Een aantal mensen binnen het Ministerie is van mening dat we de hardheidsclausule aan moeten vragen en blijven daarop hameren, terwijl al aangetoond is dat deze onwerkbaar is en een eindeloos traject is. Maar Europa zegt dat men dat gewoon als land kan doen. De CCR maakt geen onderdeel uit van Europa en heeft daarin niet het laatste woord, maar Europa wel. Als individueel ondernemer kun je natuurlijk de clausule aanvragen. De opdracht aan ons is nu om middels het invullen van formulieren, waarop de eisen 2035/2041 staan, de mogelijkheid/onmogelijkheid van de eisen breed inzichtelijk te maken en daarbij de kosten en optelsom der delen. Het onderscheid personeel en geen personeel moet je niet willen. Daarbij moeten we waken om niet op alle individuele eisen in te gaan. Want anders dreigt weer het ontstaan van een moratorium waarbij misschien een paar eisen vervallen, maar de overige blijven bestaan en deze voor individuele schepen nog steeds onhaalbaar zijn. Maar tegelijkertijd moeten we wel duidelijk maken dat het een enorm probleem is. CCR heeft zelf gezegd in een rapport dat investeringen proportioneel moeten zijn met de winst aan veiligheid. Eenieder is bereid om de formulieren in te vullen. Deze willen we vertalen om onder zoveel mogelijk schepen van de verschillende landen te verspreiden. Zowel papier als digitaal. Ingevulde formulieren kunnen naar info@algemeeneschippersvereeniging.nl gestuurd worden. In Europa maakt men zich enorme zorgen om milieu en klimaat. Wellicht werkt dat in ons voordeel. Het is ook helemaal niet duurzaam om nieuw te bouwen als bestaand goed onderhouden kan worden. Vergroening moet daarbij los staan van technische eisen.

Handhaving (vaartijdenboek e.d.) We zijn aan de slag met IL&T.

Vergroening binnenvaart. Dit zou in het middagdeel komen, maar is niet als apart punt aan de orde geweest omdat we in tijdnood kwamen. Het is wel genoemd in het kader van de vuile brandstof waarmee we te maken hebben en de onnodige kosten die gepaard zouden gaan met de investeringen om aan onzinnige regelgeving te voldoen.

Emissielabelsysteem/FAME/biobrandstoffen. Ronald presenteert dit onderwerp. ASV heeft indertijd niet meegetekend met Greendeal. Toch is de ASV weer benaderd om mee te denken met labelsysteem wat o.a. uit diezelfde Greendeal voortvloeit, omdat men kennelijk toch waarde hecht aan ons als vereniging en niet om ons heen kan. ASV wil om dezelfde redenen als waarom ze de Greendeal niet wilde tekenen, het convenant aangaande het labelsysteem ook niet tekenen. Het is niet werkbaar en te duur. Het Ministerie heeft iemand de opdracht gegeven om de verschillende partijen bij elkaar te brengen. Denk hierbij aan havens, banken, KBN en de ASV. Een aantal partijen wilden het convenant niet tekenen zoals het voorlag en iedere partij kon punten aandragen die in het convenant moeten staan. Als ASV kunnen we delen van het convenant wel onderschrijven. De vraag ligt nu voor aan de leden. Tekenen we mee en kunnen we een aantal punten in het convenant ombuigen, of tekenen we niet? Maar hoe dan ook; het convenant komt er. Het Ministerie blijft aandringen bij de ASV om te tekenen. Maar waarom wil men dat en wat heb je eraan als je iets tekent wat niet gedragen wordt door de schippers? ASV wil iets werkbaars wat breed gedragen wordt. Het voorstel van de ASV is om te wachten op een nieuw convenant.
ASV vindt dat het label:

- Internationaal moet zijn.
- Op vrijwillige basis en niet alsnog een indirecte verplichting.
- Het emissielabel en Green Award moeten gescheiden zijn of wederzijds erkent worden.
- Houdt het doel voor ogen. Ofwel, daadwerkelijk schoon en niet een schoon label.
- Daarbij moet er een toekomstgarantie zijn op investeringen in het verleden.
- Alle havens moeten het erkennen.
- Eenvoudig, werkbaar en betaalbaar. Hierin stond de ASV niet alleen.
- Neem de footprint mee.
- Het label moet snel aangepast kunnen worden.
- Biodiesel met extra uitstoot moet niet als schoon gerekend worden middels rekentrucjes.

In het convenant worden organisaties onterecht als binnenvaartbranche organisaties genoemd. Denk hierbij aan SAB, EICB, NVB, GREEN AWARD. En deze praten vooral óver de binnenvaart en niet vóór de binnenvaart. Er zijn te veel organisaties in dat systeem die er wat over willen zeggen maar zij hoeven het niet te betalen. Ook de wijze van CO2 berekenen deugt niet. Het Ministerie luisterde wel serieus naar onze bezwaren.

Wat vinden/willen de leden? Een aantal vragen en opmerkingen. Waarom is het zo duur? Meten is duur wegens apparatuur. Er zijn te weinig partijen die erkend zijn door de overheid. Misschien is het een idee om dat meten internationaal te doen. Er is geen enkele reden het convenant te tekenen als men onze bezwaren niet meeneemt. Daarbij wordt de invoering van AIS als voorbeeld genoemd. Ondanks het convenant wat daarmee samenhing, wordt veel van wat daarin staat met voeten getreden. Als vereniging willen we niet verantwoordelijk zijn voor een dergelijk systeem. Wat de individuele schipper wil, mag deze zelf weten. Je bent al veel geld kwijt aan een systeem, zonder dat je er iets mee opschiet. We besluiten unaniem niet tekenen zolang we niet het hele convenant hebben.

ASV gaat niet mee met de 20 tot 30 procent FAME toevoeging. Er komt een praktijkproef. De kosten en schades daarmee samenhangend moeten niet ten laste van de schipper komen. ASV blijft hameren op HET EERLIJKE VERHAAL. Fame zorgt in de vrachtwagenwereld al voor verstopte roetfilters en andere problemen.

Rondvraag:

Bij de rondvraag worden nog verschillende vragen gesteld. Onder andere over het eventueel aannemen van een extern iemand. Maar die discussie is al vaker gevoerd. Dan reist de vraag welk doel al die vergroening dient? Dit heeft alles te maken met de Urgenda uitspraak, maar leidt ertoe dat we vooral een papieren werkelijkheid creëren. Iemand stelt nog een vraag wat het inhoudt om lid van de denktank te zijn. Een korte uitleg wordt gegeven.

Het ochtenddeel wordt afgesloten en de lunchpauze volgt.

Middaggedeelte.

Opening, inleiding en rede voorzitter. De voorzitter opent het middaggedeelte en heet iedereen hartelijk welkom. Er wordt bekend gemaakt dat in het ochtendgedeelte nieuwe bestuursleden gekozen zijn. Er is nog geen nieuwe voorzitter, maar tegen de tijd dat dit wel zo is wordt dat gedeeld met de pers. Een bijzonder hartelijk welkom is er aan Nicole van der Sman, Jan Schreuder, Dennis van Wijlen en de mensen van Haven Amsterdam en Zaandam. In de rede van de voorzitter is er aandacht voor de onwerkbaarheid van de hardheidsclausule in de huidige vorm. De ASV heeft dit meerdere keren aan willen tonen, maar kreeg daarbij in het verleden geen medewerking van andere partijen. Nu is er een voorzichtig optimistisme door de opstelling van Europa. De voorzitter vergelijkt de hardheidsclausule met een gokkast. Je gooit er geld in, soms heel veel, maar je weet niet of je prijs hebt. Maar één ding is zeker, je geld ben je in ieder geval kwijt. Ook wordt er nog aandacht gevraagd voor de stakingen in Frankrijk en Duitsland. In Nederland zijn er dan wel geen stakingen, maar daar vormt de staat van onderhoud van de infrastructuur weer een bron van oponthoud, omvaren en ergernis. In verband daarmee wordt ook de opstelling van RWS genoemd, die wel de schippers kapittelt, maar de eigen zaken slecht of niet op orde heeft. De voorzitter spreekt de hoop uit dat het tij keert en de zaken weer op orde gebracht worden. Afsluitend noemt ze dat deze vergadering de laatste is in haar hoedanigheid als voorzitter en wenst iedereen een fijne vergadering.

Sunniva gooit de agenda door de war door het woord te nemen. Ze vertelt dat we vanochtend in het besloten gedeelte al een aantal toespraken gehad hebben, maar wil nu namens alle schippers en de hele binnenvaartvaartsector een woord van afscheid en dank uitspreken. De voorzitter zwaait met vlag en wimpel af na een periode van 8 jaar en wordt getypeerd als iemand die het belang van de ander heel hoog in het vaandel heeft staan. Dat heeft ze in de afgelopen periode laten zien door er te zijn op de momenten dat het nodig was voor de ander en daarmee die persoon te steunen. Bijvoorbeeld door samen met haar man plaats te nemen op de publieke tribune toen onze woordvoerder in politiek Den Haag haar verhaal deed. Daar waar ze de altijd zorg voor de ander had, is nu de tijd gekomen om meer voor zichzelf te zorgen en er niet nog een jaartje aan vast te plakken in het bestuur. Tot slot bedankt ze de voorzitter nogmaals namens de hele sector. Maar ook voor haar openheid, transparantie, humor, boosheid, verontwaardiging, betrokkenheid en zorg. Vooral die zorg. Daarom is het ook dat Sunniva dacht aan het boekje “Ik werk al. Ik krijg er alleen niet voor betaald” wat gaat over de strijd tussen betaald en onbetaald werk.

Een aantal cadeaus wordt overhandigd. De voorzitter is helemaal sprakeloos. Maar dankt eenieder die haar werk mede mogelijk heeft gemaakt.

Mededelingen uit het ochtend overleg

Er wordt meegedeeld dat er twee nieuwe bestuursleden zijn gekozen. Peter van der Veen en Johan Sipsma. Beiden stellen ze zich voor en spreken uit er zin in te hebben om ervoor te gaan.

Vergroening binnenvaart: Biobrandstoffen/FAME

Dennis van Wijlen, eigenaar van Dieselpower Drechtsteden, geeft zijn presentatie “Kwaliteitsproblemen brandstoffen binnenvaart”. Men zag eind 2019 begin 2020 een verandering in de samenstelling/kwaliteit van de brandstoffen. Daarbij veel dichtslaande brandstof- en smeerolie filters. Men is daarop een onderzoek gestart en daar is een rapportage uit gekomen welke gepresenteerd wordt. Er is een studie naar de achtergrond van de motoren uitgevoerd en men heeft meer dan 10.000 monsters en samples genomen. Kortom, er zijn veel schades. Alleen bij Dieselpower Drechtstreden 44 met een gemiddeld schadebedrag van een 100.000 euro. Er zitten stoffen in de brandstof die door een standaard brandstoffilter heen gaan en voor schade zorgen in de injectoren. Maar ook in de smeerolie wat zorgt voor schade/slijtage aan de cilinderwanden en zuigers. Monstering is enorm belangrijk om een dossier op te bouwen voor de verzekeraar. Er komen wat vragen uit de zaal over hoe de brandstof vervuild is met stoffen die er niet in horen. De heer van Wijlen heeft daar wel zijn gedachten over, maar geeft aan dat hij voorzichtig is om daar uitspraken over te doen. Het is in ieder geval duidelijk dat die stoffen niet in de brandstof thuishoren.
Peter van der Veen geeft ook een korte presentatie van de monstering van de eigen brandstof. Deze heeft hij uit laten voeren, nadat de tank volledig gereinigd was en “verse” brandstof gebunkerd is. Er wordt een grafiek getoond. De waardes van stoffen die niet in de brandstof thuishoren in de monsters, zitten ver boven de rode lijn. Dit om duidelijk te maken hoe ernstig het is gesteld met de kwaliteit van onze brandstof. De vraag blijft; hoe komen die stoffen in de brandstof?

Labelsysteem

We hebben nog niet het gehele concept convenant, dus kunnen hier weinig zinnigs over zeggen. ASV hamert erop het doel voor ogen te houden. En dat is; schoon zijn. Zorg dat het systeem breed erkend wordt. De stem van de schipper zou groter moeten zijn, meten aan de pijp gemakkelijker en betaalbaarder. Rob Leussink van KBN vult aan dat het geen motorlabel, maar een scheepslabel is en geeft aan dat er daarom een aantal onderzoeksvragen/criteria opgesteld zijn voor TNO. De CO_2 berekening is niet zoals wij het willen zien. De totale footprint zou meegenomen moeten worden. Snelle aanpassing moet mogelijk zijn op het moment dat er andere brandstoffen ingevoerd worden. Sluit generatorsets uit van het label. Sluit biobrandstoffen uit van het label, omdat die effectief voor meer emissie zorgen. Er ontstaat discussie over het onttrekken van gewassen voor voedsel t.b.v. het maken van biobrandstoffen.

Jaarverslag

Paul Markusse wordt gevraagd om het jaarverslag wat hij opgesteld heeft, voor te lezen. Een hele prestatie gezien de recente operatie aan zijn ogen. Sunniva assisteert hem daarbij door de papieren vast te houden.

Toekomst binnenvaart door Nicole van der Sman, afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen bij de directie Maritieme zaken van het Ministerie I&W

De reden dat ze hier is, is om meer kennis op te doen over onze wereld. Ze geeft een presentatie over de toekomst van de binnenvaart n.a.v. de brief van Minister Harbers. Het maatschappelijk belang van de binnenvaart is groot. Het neemt namelijk 35% van het totale goederenvervoer op zich en draagt voor een groot gedeelte bij aan de economische groei en de welvaart. De kracht van de binnenvaart is dat ze grote hoeveelheden in één keer vervoert. Daardoor is het duurzaam, ontlast het de wegen en is goedkoop en efficiënt. Men wil het huidig percentage vervoersaandeel vasthouden en liefst het aandeel nog vergroten. Maar men staat hierbij voor een aantal opgaven en uitdagingen. Je moet dan denken aan de energietransitie (bestaande uit financiering en brandstoftransitie), digitalisering logistieke ketens, geautomatiseerd varen, ketenoptimalisatie, samenwerking, modal-shift, kleinschalige binnenvaart en toekomstbestendige vaarwegen (instandhouding, klimaat adaptief hoofdvaarwegennet). N.a.v. van de automatisering komt er uit de zaal een vraag wat automatisering beter kan dan de schipper zelf. De overheid denkt dat het ondersteunend kan zijn. Er ontstaat discussie in de zaal waarbij de conclusie is dat de ketting niet sterker is dan de zwakste schakel. Met name over het behoud van wat we nu hebben aan kleinschalige binnenvaart en de bedreiging die het aflopen van de overgangsbepalingen daarvoor vormt. Ook hier ontspant zich een levendige discussie. Nicole rond uiteindelijk haar presentatie af. De infrastructuur is toe aan de grootst mogelijke onderhoudsopgave ooit. Extra middelen zijn vrijgemaakt. Overheid en sector pakken opgaven gezamenlijk op en een integrale benadering staat voorop.

Ontwikkelingen in Europa, verslag gesprek DG MOVE

Sunniva vertelt dat de ASV vanwege de urgentie van de problemen m.b.t. het aflopen van de overgangsbepalingen naar Brussel is gegaan. Daar gaf men aan dat we als land een uitzondering kunnen aanvragen voor groepen schepen of bepaalde eisen. Er worden formulieren opgesteld

met de eisen 2035/2041 ter inventarisatie van de onhaalbaarheid en consequenties die dat gaat hebben voor een groot deel van de vloot. We hebbend dit in het verleden al meermaals aangetoond, maar hierin willen we het Ministerie nogmaals tegemoetkomen.

Vragen aan Zaandam en Amsterdam

Een vraag aan Haven Zaandam. Waarom mogen de passagiersschepen wel met de generator draaien? Er zijn nu trafo's beschikbaar, zodat de passagiersschepen wel aan de walstroom kunnen.

Een vraag m.b.t. de status ADM-haven Amsterdam. De ligplaatsen blijven niet. Het is een juridische strijd met de projectontwikkelaar en een heel getouwtrek. Er komt/is een nieuwe kade in de Australiehaven. Dus geen verwacht capaciteitstekort qua tankerligplaatsen. De oude steiger aldaar wordt vernieuwd en er komen twee steigers.

Waarom is wel de autoafzetplaats aan Surinamekade verlengd en niet de ligplaats? De betreffende havenbeambte is het nog niet helemaal duidelijk waarover het gaat en belooft dat uit te zoeken.

Parkeren Haparandadam. Het kost een vermogen om je auto te laten staan. Is het niet mogelijk om een aparte parkeerplaats voor de schippers te realiseren? Amsterdam geeft aan dat hierin de gemeente een factor is en we daarin niet te veel hoeven te verwachten.

Rondvraag

Ronald Versloot van KBN geeft aan dat uit onderzoek blijkt dat er aan ligplaatsen in de Schie van de stroomkasten 293, 394, 295 en 296, alleen van 295 stroom af wordt genomen. Machiel geeft aan dat dat bekend is en dat hij dat al eerder op een WBR-overleg heeft aangegeven. Bij de andere kasten krijg je wel melding dat de stroom ingeschakeld is, maar geven niet daadwerkelijk stroom af.

Bij de ligplaatsen aan het Noordereiland worden/zijn er drie doorgangen van de Maaskade naar de straat gerealiseerd.

Afsluiting

Om 17.00 uur ronden we de vergadering af. Een aantal agendapunten zoals fosfine, boete- en handhavingsbeleid is blijven liggen. Dit omdat de presentatie van Dennis van Wijlen en Nicole van der Sman stof tot vragen en discussie vormden en we hier ook volop ruimte aan wilde geven.

Na afloop was er gelegenheid tot onderlinge ontmoeting onder het genot van een hapje en een drankje. We kijken terug op een mooi, drukbezocht middagdeel waarbij de pers als Schuttevaer, Scheep- en Binnenvaartkrant, maar ook mensen van KBN aanwezig waren. Aangenaam verrast waren we ook door de aanwezigheid van de Rijnvaartcommissaris de heer Kasteel. Verder willen we niemand vergeten en iedereen bedanken die aanwezig was en het tot een mooie, gezellige vergadering hebben gemaakt waarin ook humor en gelach niet ontbraken.

Machiel Smitsman

Afscheid Gerberdien

25 maart was het zover, Gerberdien trad af als voorzitter van de ASV.

Geheel in strijd met haar karakter werd Gerberdien eens goed in het zonnetje gezet. In het ochtendgedeelte werd zij toegesproken door meerdere sprekers, waaronder de bestuursleden. Het waren veel persoonlijke woorden. Daarna werd alle uitgesproken waardering, bewondering en dank voor bewezen diensten samengevat in een luid applaus uit een goed gevulde zaal. Het cadeau namens de leden, een weekendje bijkomen van de jaren van inspanning, werd enthousiast ontvangen door Gerberdien (en Cor).

Aan wie het stokje wordt overgedragen, wordt binnen het bestuur bepaald.

Ook in het openbare gedeelte in de middag werd nog eens afscheid van Gerberdien genomen, als gezicht van de ASV. Er waren veel belangstellenden uit alle geledingen dus dat maakte er een volwaardig afscheid van.

Gerberdien kreeg ook hier weer een cadeau: een mooi beeldje dat de dankbaarheid vanuit de leden voor de inzet van Gerberdien tastbaar en zichtbaar maakt. Tot slot was er nog een speech uitgesproken namens de leden, zoals u hieronder kunt lezen.

Speech voor Gerberdien in de middag, uitgesproken door Sunniva:

Lieve Gerberdien,
Jaja het komt er dan toch van, je tweede bestuursperiode is ten einde en je zwaait af. Met vlag en wimpel mag ik wel zeggen! Gelukkig heb ik jou in die periode van dichtbij mee mogen maken. Want het is fijn met iemand te werken die altijd het belang van “de ander” hoog in het vaandel heeft staan.

Die ander was natuurlijk de leden, maar zeker ook de hele binnenvaartsector.

Er zijn geen verborgen agenda’s en je bent wars van iedere vorm van ego-denken. Zelfs zo erg dat je absoluut geen zin had om naar allerlei interessante overleggen te gaan om te netwerken.

Daar heb je toch zo’n enorme hekel aan. Je houdt het liever dichtbij, in alle opzichten. Maar je bent er…je bent er altijd.

Toen ik onlangs in een rondetafelgesprek het woord moest voeren namens de tankerschippers, nota bene, zaten jij en Cor op de tribune. Die altijd aanwezige steun, het dingen doen omdat je weet dat die ander dat sterker maakt, dat is wat jou zo waardevol maakt. En dat ben jij, maar daar is dan ook nog Cor.

De gesprekken met Kamerleden zijn zeker niet altijd makkelijk, maar Cor is aan je zijde en we weten er ook altijd weer iets gezelligs van te maken. En dat moet ook. Want dit werk is mooi, maar je moet elkaar vasthouden om zo lang zoveel inzet te kunnen geven. En vasthouden kun je, in alle opzichten.

De zorg voor de binnenvaart, de schippers is voor jou niet vreemd, want zorg is een woord dat bij je hoort. Je draagt zorg voor anderen, zakelijk zowel als privé. En soms wordt dat wel eens te veel.

Je voelt je zo ongelooflijk verantwoordelijk dat het ten koste van eigen nachtrust en plezier gaat. Dus het wordt tijd dat je weer eens voor jezelf gaat zorgen. Dus nee, we plakken er niet nog een jaartje aan, want dat lost niets op.
Tenminste, niet als bestuurslid.

Gelukkig blijf je de ASV en het toekomstig bestuur steunen met je opgebouwde dossierkennis, want dat kunnen en willen we niet missen.

Gerberdien, ik wil je namens alle aanwezigen, eigenlijk namens de hele sector ongelooflijk bedanken voor je tomeloze inzet de afgelopen jaren. Ik wil je bedanken voor je openheid, transparantie, humor, boosheid, verontwaardiging, betrokkenheid en zorg. Vooral voor die zorg.

Het is dan ook niet vreemd dat ik meteen aan jou dacht toen ik de titel hoorde van een boekje “ik werk al (ik krijg er alleen niet voor betaald)”. In een kraakhelder pleidooi toont Lynn Berger de gevolgen van de grootste, onzichtbare strijd van onze tijd: die tussen betaald en onbetaald werk.

Want weet je wat Nederlanders doen wanneer ze niet op hun werk zijn? Dan zorgen ze voor kinderen, ouders en hun naasten. Kortom: dan werken ze óók. Ze worden er alleen niet voor betaald.

En dat is nu helemaal ten voeten uit Gerberdien. Gerberdien bedankt, zorg nu maar even voor Cor en jezelf!

Namens de leden
Sunniva Fluitsma

Middagrede voorjaarsvergadering 25 maart 2023

Welkom allemaal op de voorjaarsvergadering van de ASV.

Vanmorgen zijn er nieuwe bestuursleden gekozen.

Ikzelf ben vanmorgen afgetreden als voorzitter.
Na 8 jaar zit mijn bestuurstermijn erop en mag iemand anders deze eervolle taak van mij overnemen.
Het bestuur zal onderling de taakverdeling gaan bespreken, dus voor nu is nog niet bekend wie de nieuwe voorzitter wordt.
Zodra dit bekend is, zullen we dit uiteraard met jullie delen.

Ook in de denktank is er in de afgelopen periode een aantal nieuwe mensen gekomen, die inmiddels al een paar maanden actief meedraaien en daar zijn we heel blij mee.

Vanmiddag staan er weer interessante onderwerpen op de agenda en zijn er uiteraard ook weer gastsprekers.

Namens het Ministerie zal mevrouw Nicole van der Sman haar visie geven over de toekomst van de binnenvaart.
Welkom Nicole en natuurlijk ook Jan Schreuder.
Met o.a. Nicole en Jan hebben wij als ASV geregeld contact. Daar zijn wij heel tevreden en blij mee dat dit zo goed verloopt. Dat willen we even gezegd hebben.

Voor een presentatie over de brandstofkwaliteit zal dhr. Dennis van Wijlen ons het een en ander gaan vertellen.
Welkom Dennis.

Ook brengen wij jullie op de hoogte van de stand van zaken wat betreft het fosfine dossier.

De ASV is met Evofenedex en EOC onlangs in Europa geweest voor behoud van de diversiteit van de vloot.
Waar de CCR steeds verwijst naar de hardheidsclausule en doorgaat op de oude ingeslagen weg, ziet Europa wel de zorgelijke ontwikkeling omtrent klimaat en behoud van schepen.

De bestaande hardheidsclausule werkt niet, dat geeft het aantal ingediende clausules wel aan. De ASV heeft al meerdere pogingen gedaan om dit aan te tonen, maar de medewerking was ver te zoeken van andere partijen. Ook hebben wij al voorgesteld een simpelere clausule te maken, ook dat werd toen niet gesteund.
Ietwat optimistisch lijkt het er toch op dat men nu ook gaat inzien dat het zo niet goed gaat.

Ik hoop echt dat we nu met alle partijen ons stinkende best gaan doen om de bestaande diversiteit te behouden, want het is niet alleen de schipper die hier de dupe van wordt, maar heel de maatschappij.

Het steeds oproepen van iets wat niet werkt, komt alleen maar over als “ik leun lekker achterover in mijn stoel en het ligt dadelijk allemaal aan de schipper zelf”.
U begrijpt dat wij dit de omgekeerde wereld vinden.

Ikzelf vergelijk de huidige hardheidsclausule wel eens met een gokkast. Je stopt er geld in, sommigen heel veel, maar je weet

nooit of je prijs hebt.
Eén ding weet je wel, je geld is weg.
Een schipper gokt niet met zijn schip, geld en bestaan, daarom wordt de huidige hardheidsclausule bijna nooit aangevraagd.

Kortom: het moet echt anders, langs welke weg dan ook.

De Erasmusuniversiteit zei het al in een interview, schepen zijn een voorbeeld van duurzaamheid. En dat sluit mooi aan bij de Europese commissie die ook wil dat we duurzamer met alles omgaan.

In deze vergadering is er ook een mogelijkheid om de afvaardiging van de haven van Amsterdam vragen te stellen.
Ook jullie wil ik van harte welkom heten.

Dan is er nog iets wat ik belangrijk vind om hier te benoemen.

Het gaat over al die stakingen in Frankrijk en Duitsland. Het valt ons op dat er weinig in de media over wordt geschreven, terwijl dit toch echt de spuigaten uit gaat lopen.
Het is voor de binnenvaart, buiten dat het vervelend is, een enorme strop, al die stremmingen.

Hierbij speelt ook nog eens een rol, doordat er te weinig ligplaatsen zijn, dat er op sommige plaatsen gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

We hebben dit als ASV inmiddels ook al onder de aandacht gebracht bij het Ministerie.

In Nederland hebben we dan wel geen stakingen, hier is het oponthoud van een andere orde, namelijk de staat van onderhoud van onze infrastructuur.

Ik ga geen opsomming doen, maar dat het ernstig is met onze infrastructuur ondervinden we dagelijks.

Zelfs omvaren via België is al aan de orde, doordat het Julianakanaal gestremd was door het vollopen van een bouwkuip.
Gelukkig zijn hier geen persoonlijke ongelukken gebeurd, maar het lijkt mij zo langzamerhand wel aan de orde om te kijken, hoe dit allemaal kan en of op sommige plaatsen verruimingen wel verstandig zijn.

En dan het stremmen van sluizen, omdat er geen personeel is. Dat kan toch echt niet dat dit zomaar gebeurt.

Afgelopen week nog de Kreekkraksluizen, één van de drukste vaarroutes nota bene.

RWS vermeldt vol trots in de media, wat ze bij een grootscheepse actie aan misstanden hebben gevonden bij schepen aan boord.
Ik vind dit op zijn zachts gezegd niet kunnen, tenzij er natuurlijk echt gevaar is of onveilige situatie.
Maar zelf de zaken niet op orde hebben en wijzen met een vinger naar een ander, is in deze niet gepast.

Nederland, het land dat altijd één van de beste infrastructuur had, waar andere landen een voorbeeld aan ons konden nemen, is nog verre van deze.
Laten we voor iedereen hopen dat dit tij weer keert, zodat we weer kunnen plannen en op tijd onze goederen kunnen afleveren.

Vanmiddag zal ik de vergadering voorzitten als technisch voorzitter en sluit af met jullie een mooie vergadering toe te wensen.

Laten we snel beginnen.
Dank u wel.

Jaarverslag 2022-2023

Beste leden:

Graag willen wij U een opsomming geven van de werkzaamheden die wij als vereniging het afgelopen jaar voor u gedaan hebben en wat ons heeft beziggehouden.
Gelukkig kunnen wij u melden dat we door een betere verdeling van de onderwerpen, zijn gaan selecteren. Het is voor de betreffende persoon inzichtelijker gemaakt, zodat hij alleen die aangegeven stukken krijgt behorend bij de commissie waarvoor hij/zij zich heeft opgegeven. Het contact met leden is het afgelopen jaar aanzienlijk verbeterd. Wij danken de leden met het aangeven van allerlei zaken, zodat wij als denktank daarop kunnen reageren.

Wat ons het afgelopen jaar veel bezig heeft gehouden zijn de ligplaatsen / bedieningstijden en alles wat daarmee te maken heeft. In een land waar de inflatie groot is, is er bij gemeentes grote behoefte de inkomsten d.m.v. havengelden te verhogen. Ook zijn er grote zorgen om hoofdvaarwateren bevaarbaar te laten zijn. Denk maar aan het traject van de Waal naar Maastricht. Onze kritiek op deze vaarroute kunnen wij nog niet beëindigen, omdat de verstoring van het Julianakanaal nogal wat aandacht vraagt. Dus de gehele infrastructuur blijven we nauwlettend voor u volgen.

Sinds het uitbreken van het conflict tussen Oekraïne en Rusland is er aan Nederland gevraagd vluchtelingen te huisvesten. Dat wordt ook opgelost door passagiersschepen in te zetten. Maar die worden een ligplaats toegewezen waar wij als binnenvaart gebruik van maken. Dit leidt soms tot heftige discussies. Het blijft een uitdaging om dit tijdelijke probleem op te lossen als sociale vereniging ASV.

Door de corona epidemie was het niet eerder mogelijk om ons 75 jaar jubileum te vieren. Maar op 11 juni afgelopen jaar is dat alsnog gebeurd. Er zijn uitnodigingen verstuurd en wij mochten vele felicitaties ontvangen uit diverse geledingen. Een gezamenlijke maaltijd en daarna een gezellige feestavond die rond middernacht werd afgesloten.

Afgelopen jaar heeft de ASV twee personen het erelidmaatschap mogen aanbieden: de heer Ger Veuger en de heer Jannes Ooms. Dit alles om de jarenlange

verbintenis en werkzaamheden voor de ASV.

De nadeelcompensatie is in het leven geroepen om de overheid ervan in kennis te stellen dat u schade ondervindt als er aangekondigde stremmingen optreden. Bij onvoldoende onderhoud aan het maritieme netwerk komt dit jammerlijk veelvuldig voor. Onze conclusie is wel dat het

een hele opgave is om een aanvraag te doen, waarbij het voor schippers die niet een vast traject varen bijna onmogelijk is aan te tonen dat ze extra nadeel ondervinden. Vandaar dat er zo weinig aanvragen ingediend worden. Opgeroepen wordt om te claimen bij (onaangekondigde) stremmingen waarvan schippers nadeel ondervinden.

Na de verkiezingen is er weer een VVD-minister geïnstalleerd om de taak te vervullen op gebied van infrastructuur. Ook is er een kennismaking met Minister Harbers geweest waar we onze zorgen konden uiten. Laten we eruit belichten dat we ervaren dat er een omgekeerde modal shift plaatsvindt. Alle beloftes die voorheen zijn gedaan komen zo met dit beleid in het gedrang. Ook de handelswijze van de CCR benadrukt dat deze organisatie willens en wetens blijft vasthouden aan het saneren van een deel van de binnenvaartvloot.

Rijnvaart commissaris
Na lang wachten is er ook weer een nieuwe Rijnvaart commissaris benoemd voor het bedrijfsleven, t.w. de heer Kasteel. In eerste instantie waren wij daar kritisch over, omdat wij allemaal weten bij welke organisatie hij jarenlang werkzaam is geweest. Maar na de eerste ontmoeting mogen we ervaren dat de aangedragen punten door ons ook door Dhr. Kasteel worden erkend. We zijn hoopvol gestemd in een goede samenwerking de aankomende tijd.

Vergroening binnenvaartvloot
Onze leden geven aan daaraan mee te willen werken, maar wel op een manier die betaalbaar is. Subsidies zijn mooi, maar ze zien het liever dat dit betaalbaar is door eigen opbrengsten. Als er een bedrag beschikbaar werd gesteld en binnen enkele minuten is vergeven, wordt het veelal d.m.v. externe bureaus binnengehaald in opdracht van rederijen en grote scheepseigenaren.

Biobrandstoffen
Betreffende eventuele geschikte hernieuwbare brandstoffen (biobrandstof) stelt de ASV dat alleen die brandstoffen geschikt zijn die zonder rekenkundige trucjes een bewezen schonere verbranding hebben en een lagere emissie hebben dan de huidige brandstoffen. Wij als schipper weten nooit wat een goede kwaliteit brandstof is. Dus er zal een controle van hogerhand ingezet moeten worden. Zoals in de praktijk uitwijst is de bijmenging van Fame niet voor elke motor een oplossing. Verzekeraars van motoren en leveranciers en gebruikers zijn nog niet tot een eindconclusie gekomen. Ook de nieuwe producten zoals waterstof/elektrische aandrijving moeten nog zijn dienst bewijzen en de installatie brengt hoge kosten met zich mee.

Labelsysteem
Men ziet graag dat de ASV zich aansluit bij een systeem dat gaat uitspreken hoe schoon uw schip is. Daarvoor is het labelsysteem bedacht.

Wij kunnen tot op heden er nog niet op ingaan, omdat er veel onduidelijkheid is. Wij vinden namelijk dat het moet worden overgenomen op internationaal niveau. Men gaat uit van het invoeren op vrijwillige basis, maar als de omgeving er waarde aan gaat hechten, wordt het een indirecte verplichting. Volgens de ASV zitten er te veel organisaties te praten over het labelsysteem die geen praktische kennis bezitten. Zoals het nu voorgesteld is, wordt het niet breed gedragen door de gehele binnenvaart.

Laagwater
Er is een brief aan DG Move gestuurd betreffende crisismaatregelen binnenvaart. Door een falend beleid en het langdurig uitblijven van de crisismaatregelen is de garantie van vervoer door de binnenvaart verminderd. Er is al jaren op gewezen dat door klimaatverandering er veel meer laagwaterperiodes zullen ontstaan. De veelal grote nieuwbouwschepen hebben een grote diepgang. De kleinere bestaande vloot is afgelopen periode onmisbaar gebleken. Het Ministerie houdt er rekening mee dat dit in de toekomst meermaals voor gaat komen, was en is de conclusie van de ASV.

Controle ILT
Er worden veel meldingen geregistreerd over controles die ILT uitvoert. Controle en inspectie moeten we toestaan, dat wel. Maar als een schip in één maand meerdere malen gecontroleerd wordt, moet je als ASV kenbaar maken dat dit niet gewenst is. Meestal heeft de ILT daar een weerwoord op, maar we blijven het als niet gewenst herhalen. Als men een boete krijgt voor een overtreding (voor niemand leuk) is deze in veel gevallen buiten proportie hoog en staat niet in verhouding met de overtreding. We blijven uw berichten nauwlettend volgen en de ILT hierop aan spreken.

Internaten
De ASV is benaderd om deel te nemen aan het stakeholders overleg Meander. Uit het programma van de overheid komt naar voren dat de wens van de varende beroepsbevolking te duur is. Wij willen kleinschalige opvang door het hele land verspreid. Deze gesprekken lopen nog en wij blijven er bij dat er verspreid over het land, internaten beschikbaar moeten blijven.

Varend ontgassen
Al jarenlang roept een groep tankvaarders dat er een oplossing is om niet varend te hoeven ontgassen. Maar ons Ministerie blijft volhouden dat men niet als land zelfstandig een verbod op varend ontgassen kan instellen. ILT geeft zelfs aan waar men varend mag ontgassen (niet in dichtbevolkte gebieden). Er heeft een rondetafelgesprek plaatsgevonden hierover waar de ASV aan deel heeft genomen en waaruit bleek dat alle partijen eensgezind zijn: Er moet een verbod komen op varend ontgassen en er moeten voldoende installaties voor ontgassen komen, zodat men niet onnodig naar plaatsen en langs gebieden vaart, waar er niet op toe gezien wordt. Laten we ervan uitgaan dat er nog dit jaar een definitief eensluidend standpunt ingenomen wordt.

Overleg Europese Commissie
De uitnodiging voor dit overleg kwam voort als reactie op de brieven die verstuurd waren naar aanleiding van de lage waterstand en de noodzaak om de diversiteit van de bestaande binnenvaartvloot te behouden. Dit is ook het belang van evofenedex en EOC en daarom zijn we dus gezamenlijk naar Brussel geweest. Wij vrezen dat 70% van de vloot uit Nederland, België en Duitsland op het punt staat te verdwijnen. En iedere opdrachtgever van vervoer zal dan een andere keuze van vervoer voor zijn product moeten maken. Deze berichten gelezen te hebben heeft een kleine schok teweeg gebracht in Brussel en men stelde voor dat Nederland een aanvraag zou doen bij de Europese Commissie om een groep schepen uit te zonderen van de opgelegde nieuwbouwregels ingaande 2035. Daarbij zou er sprake zijn van het verkrijgen van een Europees certificaat, waarmee een schip dus ook op de Rijn mag varen.

Fosfine: Een zorgelijk dossier
Er is door de zeehavens een bevredigende conclusie en werkwijze ingenomen. Maar er moet daar wel naar gehandeld worden. Als men niet controleert - of er wordt tijdens overslag niet gemeten op gassen - en men te laat de conclusie trekt dat lading niet vrij is van gevaarlijke stoffen, is men te laat. De opvarenden lopen dan gevaar. Men probeert keer op keer de schuldlast bij de vervoerders te leggen. Als ASV blijven wij zeggen, wij zijn deskundig in het vervoeren, maar de verlader draagt de zorg om de lading vrij van gassen te leveren. Dit blijft een punt van zorg en aandacht.

Leden, dit is een schrale opsomming van de werkzaamheden van het afgelopen vereniging jaar, die wij soms met moeite, maar graag hebben gedaan.

Aldus naar waarheid opgemaakt
denktank lid: Paul Markusse.

Enquête “Europa, red de binnenvaart!” staat online!

Te vinden op:
https://nl.surveymonkey.com/r/DT5XYHM

Waarom deze enquête?

Wellicht heeft u de krantenartikelen gelezen over het bezoek van de afvaardiging van het Nederlands bedrijfsleven (ASV, evofenedex en EOC) aan Brussel. De CCR heeft in 2003 besloten dat met terugwerkende kracht nieuwbouwregels op bestaande schepen van toepassing zijn met als DOEL dat de schepen zouden verdwijnen en vervangen zouden worden door nieuwbouw. De realiteit is anders. Schepen verdwijnen wel, maar er komt geen nieuwbouw voor in de plaats in de categorie schepen tot 1.500 ton.

Niet alleen een probleem voor kleine schepen

Dit heeft niet alleen tot een tekort aan schepen tot 1.500 ton geleid, het heeft er ook voor gezorgd dat scheepseigenaren gedwongen zijn investeringen te doen die hun schepen niet veiliger en/of milieuvriendelijker maken.

Daarbij zorgt het (ook voor grote schepen) voor oneerlijke concurrentie met de andere vervoersmodaliteiten zoals vrachtwagen en spoor. Deze gang van zaken moet onmiddellijk stoppen.

Als de CCR niet wil luisteren dan moet het maar via Brussel.

Voor wie is deze enquête bedoeld?

Deze enquête is bedoeld voor alle scheepseigenaren die vinden dat deze handelswijze herzien moet worden.

Wat willen we bereiken?

Goede schepen moeten in de vaart blijven, scheepseigenaren moeten niet op onnodige kosten gejaagd worden.

Deze koude sanering en oneerlijke concurrentie moet zo snel mogelijk stoppen, zodat scheepseigenaren kunnen investeren in dat wat er werkelijk toe doet.

We willen dat er weer vertrouwen komt in een toekomst voor goede binnenvaartschepen.

Hoe gaan we dat doen?

We zullen door middel van deze enquête nogmaals aantonen dat doorgaan op deze weg leidt tot een razendsnelle afbraak van de binnenvaartvloot. Zowel wat verdwijnen van schepen betreft (vooral schepen tot 1.500 ton) als wat de staat van de schepen betreft die door zinloze investeringen gewenste innovaties niet kunnen uitvoeren.

Nederland kan dispensatie vragen voor (bijvoorbeeld een categorie) CCR/CESNI-eisen en/of een categorie schepen aan de Europese Commissie. De uitkomst van de enquête kan die aanvraag ondersteunen (hoe meer, hoe overtuigender).

Samen met eerdere rapporten krijgt de Europese Commissie daarmee voldoende in handen om de leden (andere landen) te kunnen overtuigen dat Europa in moet grijpen, Europa heeft tenslotte gekozen voor een modal shift.

Waarom zou u de enquête invullen?

U denkt wellicht “ik zit mijn tijd wel uit”. Maar een schip zonder toekomst is weinig waard, en waarom zou u een goed schip naar de sloop brengen als dit niet hoeft?

Of u denkt: “ik kan aan de meeste eisen makkelijk voldoen”, dat zou kunnen, maar iedere investering die niet zinvol is, is er een teveel, en zet de binnenvaart op achterstand tegenover de concurrenten. Een onnodige achterstand in een tijd die nog veel meer investeringen vraagt: denk aan o.a. de vergroeningsopdrachten waar we mee te maken hebben.

Bovendien: iedere scheepseigenaar wil uiteindelijk zijn schip voor een goede prijs verkopen. Dat kan alleen als er een toekomst is voor dat schip, waarbij er niet nog een enorme investeringsopdracht ligt door deze eisen, dat geldt voor alle typen schepen.

En die hardheidsclausule bij de CCR dan?
Dat de CCR afgelopen jaren nauwelijks hardheidsclausules heeft behandeld zegt al genoeg. De werkwijze voor het verkrijgen van de CCR- hardheidsclausule is ronduit afschrikwekkend. De ASV is niet tegen het aanvragen van een hardheidsclausule maar de CCR-hardheidsclausule zien we niet als een mogelijke oplossing.
Een hardheidsclausule is bovendien bedoeld om in bijzondere gevallen af te wijken van een normale regel. Nieuwbouwregels opleggen met terugwerkende kracht is niet normaal.

Nu zouden er duizenden hardheidsclausules aangevraagd moeten worden waarbij de eerstkomende jaren niemand zeker is van de uitkomst daarvan. Dat duurt te lang en is te onvoorspelbaar.

De CCR weet heel goed dat dit ondoenlijk is; als zij niet op haar schreden terugkeert, dan zal ze ook niet toeschietelijk zijn bij het beoordelen van die hardheidsclausules.

Wat vragen we van u?

Neem de tijd om de enquête in te vullen. Het vergt tijd, maar bedenk dat de tijd die u nodig heeft om te bedenken of iets wel of niet mogelijk is, in geen verhouding staat tot de tijd (en geld) die u moet investeren om al die maatregelen uit te voeren.

Wat doen we met de enquête?

De gegevens worden geanonimiseerd verwerkt om de binnenvaartsector iets in handen te geven waarmee men naar Europa kan gaan om te zorgen dat er een (betere) toekomst komt voor de binnenvaart

Laten we het doen!

Laten we laten zien dat deze sector opkomt voor haar eigen belangen én voor de belangen van de hele maatschappij. Ook al lijkt men het niet te beseffen; als 70% van de binnenvaartschepen verdwijnt ontstaat er een enorm probleem, ook voor de schepen die dan nog wel varen, omdat men simpel geen vervoerszekerheid meer kan bieden.

Help ons, help uzelf, vul de enquête in en stuur hem op. Doe het NU!

Te vinden op:
https://nl.surveymonkey.com/r/DT5XYHM

Toekomst binnenvaart

Brief Harbers Basiskwaliteitsniveau RWS netwerken

Op 17 maart stuurde Minister Harbers een brief aan de Kamer betreffende Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken. Hierbij vindt u de hoofdpunten uit de brief gericht op de betekenis van deze brief voor de binnenvaartsector.

Uit de inleiding:
Nederland heeft een goede infrastructuur, maar veel kunstwerken zijn aan vervanging toe.

Nederland beschikt over een goede infrastructuur, zeker in vergelijking met veel landen om ons heen. Onze waterwerken, wegen, spoorwegen en waterwegen vormen het fundament voor een bereikbaar en veilig Nederland en hebben ons de afgelopen decennia veel welvaart en welzijn gebracht. Maar dat is geen vanzelfsprekendheid. Veel wegen, bruggen, viaducten en sluizen hebben er zeker een halve eeuw opzitten en zijn nu aan groot onderhoud of vervanging toe. Onze infrastructuur heeft het zwaarder te verduren dan werd voorzien in de tijd dat deze werd aangelegd. Tegelijkertijd zijn de bereikbaarheidsopgaven groot en veelsoortig. Naar verwachting zal de bevolking en daarmee de mobiliteit richting 2040 blijven groeien, zoals beschreven in de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie die aan de Kamer is gezonden.

Eisen aan (vaar)wegen veranderen
Verder is duidelijk dat de eisen die we stellen aan onze wegen, vaarwegen en waterwerken nu al, maar ook in de toekomst, verder zullen veranderen.
Ten eerste bieden nieuwe ontwikkelingen in technologie en digitalisering kansen om onze infrastructuur te verbeteren.
Ten tweede nemen de eisen toe als gevolg van het veranderende klimaat met hitte, droogte en hevige neerslag of op het terrein van cyberveiligheid.

Korte planningshorizon en verdringingsreeks
RWS werkte noodgedwongen met een korte planningshorizon van twee jaar en een verdringingsreeks om te bepalen welke werkzaamheden prioriteit moesten krijgen. Er zijn daardoor ook achterstanden ontstaan die op zichzelf ook weer leiden tot een toename van storingen en ongeplande stremmingen. Een onwenselijke situatie waar de Kamer ook veel aandacht aan heeft geschonken.

Aanlegprojecten vallen stil door stikstofproblematiek
In het coalitieakkoord zijn daarom extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken. Nu zoals beschreven in de Kamerbrief Vooruitblik MIRT 2023 een deel van nieuwe aanlegprojecten door stikstof voorlopig tot stilstand komt, wordt het in stand houden van wat we hebben nog belangrijker.

Kiezen voor instandhouding in plaats van nieuw projecten
Daarom is het voornemen een beweging van nieuwe aanlegprojecten naar instandhouding te maken en daarmee middelen, maar ook capaciteit bij RWS, vrij te spelen voor instandhouding. Met deze middelen kunnen we werken aan de grootste onderhoudsopgave van onze infrastructuur ooit. Het streven is een groei van het productievolume te realiseren van € 2 miljard naar € 3 miljard per jaar voor de instandhouding van de RWS-netwerken in de periode tot 2030, waarvan € 0,8 miljard per jaar voor vervanging en renovatie van infrastructuur. Eén ter vergelijking: in 2021 bedroeg de instandhoudingsproductie van RWS circa € 1,8 miljard.

Verdeling gelden:
Van de middelen voor beheer en onderhoud tot en met 2030 zal
- meer dan de helft nodig zijn voor het hoofdwegennet,
- ongeveer een kwart voor het hoofdvaarwegennet en
- ongeveer een vijfde voor het hoofdwatersysteem.

Te weinig mensen en middelen
Met deze middelen kan RWS op termijn toewerken naar een veel hoger instandhoudingsvolume en dat ook vasthouden. We staan voor een grote klus en veel werk dat gedaan moet worden. Zelfs met deze aanvullende middelen en capaciteit kunnen we nog niet al onze ambities nu realiseren. De groei van het productievolume wordt gemaximeerd door de hoeveelheid beschikbare arbeidskrachten en middelen. We moeten dus helaas ook nog inhoudelijke keuzes maken. Het is een ingewikkelde puzzel, waarbij we de beperkte capaciteit steeds zo doelmatig mogelijk inzetten om onze opgave te bereiken en stapsgewijs te werk zullen gegaan.

3 uitgangspunten bij uitwerking keuzes
Zoals in de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken2 is toegelicht, worden drie uitgangspunten gehanteerd bij de nadere uitwerking van keuzes, namelijk
- een efficiënte en duurzame inzet,
- haalbaar en maakbaar, en
- een eerlijke verdeling van kosten.

Doel is veiligheid bieden en hoger niveau van voorspelbaarheid en beschikbaarheid
Het doel is om op alle netwerken de veiligheid te blijven bieden en toe te werken naar hoger niveau van voorspelbaarheid en beschikbaarheid. Hiermee zorgen we ervoor dat nu en in de toekomst onze wegen, vaarwegen en waterwerken goed te gebruiken zijn. Dit is de basis. Deze basis geeft ook voorspelbaarheid in de uitvoering, zowel voor marktpartijen als voor RWS. Vastgesteld is waar een weg, vaarweg, spoorweg of waterwerk in de basis aan moet voldoen om de gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen. Een robuust mobiliteitssysteem met basale voorzieningen passend bij de functie van de verschillende netwerken. In andere woorden: waarvoor ze bedoeld zijn, nu en in de toekomst.

Netwerken beoordeeld
Daarbij hebben we gekeken naar vergelijkbare en consistente uitgangspunten voor de verschillende netwerken en deze beoordeeld op
- veiligheid,
- bereikbaarheid,
- beschikbaarheid en
- voorsorterend op innovaties.

Veiligheid betekent dat we de waterveiligheid en de constructieve veiligheid van wegen en vaarwegen te allen tijde borgen. Denk bijvoorbeeld aan het beschermen van Nederland tegen hoogwater. Daarnaast zorgen we voor verkeersveilige wegen en vaarwegen waarbij we de risico's voor gebruikers tot een aanvaardbaar niveau beperken. Zo heeft een weg belijning nodig en dienen sluizen en bruggen bediend te worden. Bij beschikbaarheid gaat het bijvoorbeeld over voldoende water en voldoende schoon (drink)water. Elk netwerk is hierin uniek.
Vastgesteld is waar een weg, vaarweg, spoorweg of waterwerk in de basis aan moet voldoen om de gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen.

Het hoofdvaarwegennet primair bedoeld om het goederenvervoer te ondersteunen
De basis van het hoofdvaarwegennet Goederenvervoer vormt een essentiële pijler onder de Nederlandse economie en levert ons welzijn en welvaart op.
Het hoofdvaarwegennet is primair bedoeld om het goederenvervoer te ondersteunen. De meeste middelen zijn nodig om alle objecten die onderdeel uitmaken van het hoofdvaarwegennet – de vaarwegen, sluizen en over- en onderdoorgaande infrastructuur - in stand te houden. Zo wordt jaarlijks circa 7.000 kilometer aan toegangs- en vaargeulen op voldoende diepte gehouden door te baggeren en wordt ervoor gezorgd dat schepen door de ruim 130 sluiskolken kunnen passeren.

Streven naar minder ongeplande stremmingen
Het goederenvervoer bij uitstek, en daarmee ook de binnenvaartsector, is daarnaast zeer gebaat bij betrouwbare en voorspelbare vaartijden. Naast instandhouding zal er een grote inspanning geleverd moeten worden om de voorspelde groei van het gebruik hand in hand te laten gaan met een afname van het aantal ongeplande stremmingen. Ongeplande stremmingen betekenen immers onvoorspelbaarheid voor de gebruikers.

Uitdagingen en kansen
In de Kamerbrief Toekomst Binnenvaart die op 30 november jl. aan de Tweede Kamer is aangeboden, zijn de belangrijkste veranderingen, uitdagingen en kansen geschetst voor de binnenvaart.
Deze richten zich op
- de energietransitie,
- de toenemende digitalisering,
- het streven naar ketenoptimalisatie en
- het omgaan met klimaatverandering.

Toekomstbestendige vaarwegen, alle huidige vaarwegen optimaal onderhouden
Voor wat betreft de infrastructuur geldt dat we willen toewerken naar toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar. In de Kamerbrief modal shift aanpak van 15 november jl. is de verwachte groei van het goederenvervoer en het groeipotentieel van de vaarwegen gepresenteerd. Om dit groeipotentieel te benutten en/of een reverse modal shift te voorkomen, wordt ernaar toegewerkt om alle huidige vaarwegen optimaal te gaan onderhouden.

Technologische ontwikkelingen
Door technologische ontwikkelingen als smart shipping en verdergaande digitalisering kan een deel van de systemen en voorzieningen ten behoeve van de informatieverstrekking en verkeersbegeleiding naar de toekomst toe waarschijnlijk minder worden aangeboden. Aanpassingen zullen afgestemd worden op de snelheid van de technologische ontwikkeling en de implementatie ervan bij de gebruikers.

Klimaatverandering: Behoud van bestaande kleinere schepen niet genoemd, wel ontwikkelen van klimaatadaptieve schepen
Ook wordt in het kader van droogte gekeken naar het ontwikkelen van klimaatadaptieve schepen met minder diepgang of andere vervoersconcepten, waardoor investeringen aan de infrastructuur minder groot zullen zijn. De instandhoudingskosten van het hoofdvaarwegennet houden hoofdzakelijk verband met een aantal basiswerkzaamheden, zoals baggeren, oeveronderhoud en de instandhouding van overgaande bruggen. In deze werkzaamheden zijn niet veel keuzes te maken zonder gevolgen voor de robuustheid en de samenhang met andere netwerken.
Kostenbeheersing (door bedientijden aan te passen)
Om het areaal in stand te houden en bij een groeiend gebruik voorspelbaar te blijven, zal gezocht worden naar mogelijkheden om ook de kostenontwikkeling in de hand te houden. Zo wordt bekeken welke vaarwegtrajecten, gegeven de geschetste toekomstige ontwikkelingen ook, in aanmerking kunnen komen voor een aanpassing van bedienvensters. Er is nu overigens ook al sprake van gedifferentieerde bediening van objecten, onder andere sluizen en bruggen, per vaarwegtype. De economische functie van de vaarwegen voor zowel goederenvervoer als scheepbouw/jachtenbouw en recreatievaart blijft het uitgangspunt.
Met de extra beschikbare financiële middelen verwachten we dat op termijn het aantal ongeplande stremmingen kan worden teruggedrongen, waardoor de voorspelbaarheid met betrekking tot de beschikbaarheid van de vaarroutes groter wordt.

Nader onderzoek om op termijn doelmatigheid verder te verbeteren
Om de vaarwegen toekomstbestendig en betaalbaar te houden, is nader onderzoek nodig waar beperkingen mogelijk zijn om de doelen voor de binnenvaart structureel te kunnen behouden. Daartoe wordt onderzoek in gang gezet naar
a. opwaardering/afwaardering van vaarwegen;
b. de functie en een bijpassend onderhoudsregime oevers;
c. het lange termijn verkeersmanagement;
d. betaald gebruik van overnachtingsplaatsen voor de recreatievaart; en
e. de veiligheidsperspectieven bij een invoering van een verplicht vaarbewijs voor de recreatievaart.

De uitkomsten hiervan zullen worden meegenomen in de integrale weging en eventuele bijsturing.

Tot slot
De voorgenomen inzet van de middelen in het Mobiliteitsfonds zijn door de ingrijpende exogene ontwikkelingen anders dan in de afgelopen jaren. Niettemin hechten we eraan te benadrukken dat we alle beschikbare middelen, inclusief de forse toevoeging uit het coalitieakkoord aan instandhouding, zo doelgericht en realistisch mogelijk tot (snelle) besteding willen laten komen. De komende periode richten we ons erop om met de middelen die we ter beschikking hebben de grote onderhoudsbeurt om onze infrastructuur weer voor decennia op peil te brengen en met grote prioriteit aan te pakken. Helder is dat we keuzes hebben moeten maken, het basiskwaliteitsniveau een verantwoorde basis is en dat niet alles kan. De komende periode zullen we voortdurend balans aanbrengen tussen wat nodig, maakbaar en mogelijk is. Onze infrastructuur verbindt ons en zorgt ervoor dat we naar ons werk, school, familie en de sportclub kunnen. Ook brengt het de boodschappen in de supermarkt en zorgt het dat goederen kunnen worden getransporteerd vanuit onze havens. En zorgt het voor bereikbaarheid over het water en waterveiligheid in een tijd van veranderend klimaat met erg natte en zeer droge periodes. En voor voldoende drinkwater van goede kwaliteit. Ze vormen de basis van een mooi en gezond land en daarom zetten we alles op alles om deze stabiel en robuust aan te kunnen bieden aan de gebruikers.

Wat de ASV opvalt:
Wij vinden Positief:
- meer inzetten op behoud van de kunstwerken en (vaar)wegen en minder op nieuwe projecten
- Men wil ALLE vaarwegen optimaal onderhouden

Wij vinden Negatief:
- de oplossing voor de klimaatverandering wordt gezien in bouw “klimaatadaptieve schepen”, niet op behoud van de bestaande (kleinere) schepen
- men verwacht nog steeds te veel van innovaties als “smart shipping’ met als doel te bezuinigen
- Het ziet ernaar uit dat men gaat bezuinigen op (bepaalde) vaarwegen wat betreft de bedieningstijden

De complete brief is te vinden op: Kamerbrief over basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Beantwoording Kamervragen 20-euro-subsidie

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Geachte voorzitter,
Hierbij ontvangt u de antwoorden op de Kamervragen van het lid Alkaya (SP) naar aanleiding van het bericht '20 euro subsidie per container die van weg naar water gaat' (kenmerknummer: 2022Z25686, ingezonden 20 december 2022).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht '20 euro subsidie per container die van weg naar water gaat'?
Antwoord
Ja

Vraag 2
Deelt u de mening dat het noodzakelijk is dat meer transport van de weg naar de binnenvaart gaat en niet andersom?
Antwoord Het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water wordt gestimuleerd. Dit is onderdeel van het vigerende mobiliteitsbeleid, dat op dit punt zijn basis vindt in het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst'.

Vraag 3
Deelt u de mening dat het dreigende wegvallen van kleine schepen dit doel niet dient en dat deze schepen nodig blijven voor een fijnmazig transportsysteem over water?
Antwoord In de brief aan de Kamer van 30 november 2022 over de toekomst van de binnenvaart2 staat dat verladers en bevrachters aangeven dat kleinschalig vervoer over de binnenwateren belangrijk is en blijft. In dat verband wordt ingegaan op het lopende onderzoek naar de effecten van het aflopen van de zogenaamde overgangsbepalingen3 op de afname van het aantal (kleine) schepen. Dat onderzoek zal onder andere in kaart brengen of de afname van het aantal kleine schepen een negatief effect heeft op het verplaatsen van goederenstromen van de weg naar het water en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen. In het voorjaar van 2023 wordt uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.

Vraag 4
Bent u bereid om in het door u aangekondigde onderzoek naar de toekomstperspectieven van kleine binnenvaartschepen tevens de vraag op te nemen hoeveel bedrijven aan kleine vaarwegen voor hun leveranties afhankelijk zijn van het voortbestaan van de vloot schepen met een klein tonnage en kunt u daarbij tevens onderzoeken hoeveel banen hiermee gemoeid zijn?
Antwoord Zoals bij de beantwoording van vraag 3 is aangegeven, zal het lopende onderzoek ook in kaart brengen wat de impact is van de afname van kleine schepen op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen. Voor de belangrijkste binnenhavens voor kleine schepen wordt een inschatting gemaakt van de effecten op de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid voor deze havens.

Vraag 5
Bent u tevens bereid om in dat onderzoek uit te zoeken hoeveel bedrijven, die nu per schip bevracht kunnen worden, dat niet meer kunnen na het niet langer beweegbaar maken van bruggen?
Antwoord De vraag in hoeverre bedrijven die nu per schip bevracht kunnen worden, dat niet meer kunnen na het niet langer beweegbaar maken van bruggen, maakt geen onderdeel uit van het onderzoek. Het onderzoek richt zich op het verkrijgen van inzicht in het effect van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal schepen, de vervoerscapaciteit, de mogelijke knelpunten in dat verband en wie van deze knelpunten nadeel/schade ondervinden.

Vraag 6
Is u bekend, of kunt u inventariseren, met welke technische aanpassingen bestaande casco's van kleine schepen toekomstbestendig kunnen worden gemaakt nu er nauwelijks nog kleinere transportschepen worden geproduceerd?
Antwoord Recentelijk is in de media aandacht besteed aan kleine schepen waarin Stage V of Euro VI motoren worden geplaatst met subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.4 Met steun van de verlader varen deze schepen bovendien op 100% hernieuwbare brandstof. Dat is een zeer goede ontwikkeling. Deze schepen hebben immers een enorme sprong gemaakt richting toekomstbestendigheid. Uit eerdergenoemd onderzoek zal blijken in hoeverre deze schepen nog tegen knelpunten in de regelgeving aanlopen. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zal het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de eigenaren van dergelijke schepen ondersteunen bij een beroep op de hardheidsclausule van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Vraag 7
Welke acties onderneemt u verder om te voorkomen dat het aantal (kleine) binnenvaartschepen afneemt?
Antwoord Hier ligt ook een opgave voor de markt zelf. De overheid kan niet in marktomstandigheden treden. Dat neemt niet weg dat in het kader van het lopende onderzoek naar de effecten van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal (kleine) schepen ook bezien zal worden welke kansen er zijn voor (innovatieve) kleinschalige binnenvaartconcepten. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de invloed van nieuwe vervoersconcepten, hoe verladers hierop inspelen en initiatieven op het gebied van smart shipping.

Vraag 8
Bent u bereid om de scope van de subsidieregeling Modal Shift te verbreden door deze mede in te zetten voor het toekomstbestendiger en duurzamer maken van de bestaande kleine binnenvaartvloot en het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet, zodat verladers ook in de toekomst een beroep op de kleine vloot kunnen blijven doen?
Antwoord Zoals beschreven in de brief de Kamer van 15 november 2022 over de modal shift aanpak5 is de subsidieregeling Modal Shift een regeling die specifiek bedoeld is om meer goederen over het water (binnenvaart) of via het spoor te laten vervoeren in plaats van over de weg. De regeling richt zich daarbij op de opdrachtgevers van dergelijke trans-

porten. Voor het toekomstbestendiger en duurzamer maken van de bestaande kleine binnenvaartvloot en het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet bestaan andere specifieke regelingen en maatregelen. Ondernemers kunnen voor verduurzaming een beroep doen op de 'Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021 – 2025'. Voor het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet worden ook maatregelen genomen. In het coalitieakkoord is structureel €1,125 miljard per jaar en €1,25 miljard per jaar vanaf 2038 uitgetrokken voor de instandhouding van de wegen, het spoor, de bruggen, de viaducten en de vaarwegen. Een uitbreiding van de scope van de subsidieregeling Modal Shift is tegen deze achtergrond niet aan de orde.

Vraag 9
Wat kunt u ondernemen om obstakels op kleine vaarwegen weg te nemen en bijvoorbeeld spitssluitingen van bruggen te voorkomen?
Antwoord Het Rijk is beheerder van de *Rijksvaarwegen, dit betreft veelal grote doorgaande hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen. Veel van de kleine vaarwegen, die niet onder de categorie hoofdtransportassen en -vaarwegen vallen, zijn in beheer van decentrale overheden. Het Rijksbeleid is erop gericht obstakels te verminderen in het belang van vlotheid en veiligheid. Dit doet IenW niet alleen, maar samen met de provincies, waterschappen en gemeenten. Succesvolle projecten zijn ook samen met medeoverheden opgezet, denk aan de 7x24 uursbediening op de Maas en Brabantse Kanalen van de afgelopen 10 jaar. In dit kader is recentelijk in het BO-MIRT 2022 afgesproken dat het Rijk de € 187.500 aan bedieningskosten van de Brabantse kanalen, waar het budget voor het jaar 2023 nog niet gedekt was, eenzijdig financiert.*
Ook beoogt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met Rijkswaterstaat om obstakels als gevolg van bijvoorbeeld spitssluitingen van bruggen te beperken. Vaarwegbeheerders maken in onderling overleg met spoor- en wegbeheerders afspraken om de hinder voor de verschillende modaliteiten zoveel mogelijk te voorkomen.

Vraag 10
Welk effect op de CO2-uitstoot wordt verwacht, als door afname van kleine binnenvaartschepen minder vracht per schip vervoerd kan worden?
Antwoord Ervan uitgaande dat de schepen in CEMT-klassen I en II in aantal zullen afnemen, is nog niet te zeggen of de lading ook naar het wegvervoer zal gaan of dat deze wordt overgenomen door grotere schepen of dat verladende bedrijven hun activiteiten verplaatsen. Eerdergenoemd onderzoek moet daarover meer duidelijkheid geven. Tot die tijd kan niet worden ingeschat welk effect op de CO2-uitstoot wordt verwacht, omdat nog niet bekend is wat de gevolgen betekenen voor de modal split. Daarbij moet worden opgemerkt dat in het kader van het Fit for 55-pakket maatregelen worden genomen om de CO2-uitstoot van het wegverkeer verder te beperken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan toepassing van hernieuwbare brandstoffen via de Richtlijn hernieuwbare energie.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT
Mark Harbers

Franse organisatie APLF zoekt contact met de ASV

betreffende gevolgen CCR-regelgeving

Op 13 februari ontving de ASV een mail van de Franse organisatie APLF n.a.v. het gesprek dat de ASV heeft gevoerd met de Europese Commissie Mobiliteit en Transport. Daarbij werd gesproken over het risico om kleine schepen te zien verdwijnen met de toepassing van ES-TRIN (Europese regelgeving gebaseerd op de CCR eisen).

De organisatie APLF schrijft ons dat men ook "de Franse staat en Europa wil uitdagen" (zoals men het omschrijft).

Men schrijft:
Wat de verdediging van de riviersector betreft, hebben we een Europese visie op de rivier en daarom zijn we verheugd om niet-Franse coöperaties als lid te hebben. We zijn geïnteresseerd in uitwisselingen tussen onze organisaties om elkaar beter te leren kennen en het vervoer over rivieren beter te verdedigen.

Op de site van de APLF lezen wij:
APLF verdedigt alle soorten gebruikers van de waterweg: vracht- en toerisme-professionals, watersporters, die het hele Franse rivierennetwerk bevaren.

APLF ondersteunt collectieven zoals vakbonden en gebruikersverenigingen bij het indienen van eisen op lokaal en nationaal niveau, zonder haar leden te vervangen.

Onze overtuigingen (APLF)
De riviersector moet deelnemen aan de strijd tegen de opwarming van de aarde en aan de dynamiek van de gebieden.
Het vervoer van goederen over water is een essentiële schakel in onze ecologische transitie.
Riviertoerisme draagt bij aan de nationale economie en het leven in de gebieden.

Onze ambitie (APLF):
Van de overheid de uitvoering van een ambitieus rivierenbeleid verkrijgen.

Onze prioriteit (APLF):
Regeneratie van het netwerk en kwaliteitsservice aan gebruikers.

De ASV heeft geantwoord dat we blij zijn met alle steun die we kunnen krijgen om de diversiteit van de binnenvaartvloot te behouden. Wordt vervolgd….

Reactie ASV op antwoorden Harbers verdwijnen kleine schepen

"Het Ministerie I&W gaat kleinere schepen helpen bij de hardheidsclausule" zegt Minister Harbers als antwoord op vragen van de heer Alkaya (SP).

Alkaya vroeg Harbers naar de gevolgen van het verdwijnen van schepen tot 1.500 ton als gevolg van het aflopen van de overgangsbepalingen van strengere eisen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Daarmee worden voorschriften voor nieuwbouwschepen ook van kracht voor bestaande schepen. Die kunnen daar niet aan voldoen.

Over welke schepen hebben we het die geholpen zouden moeten worden? Het lijkt erop dat Minister Harbers vindt dat je eerst enorm moet investeren in het vergroenen van je schip om voor eventuele "hulp" in aanmerking te komen. We lezen in het antwoord toch echt:

"Recentelijk is in de media aandacht besteed aan kleine schepen waarin Stage V of Euro VI motoren worden geplaatst met subsidie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (…..) Uit eerdergenoemd onderzoek zal blijken in hoeverre deze schepen nog tegen knelpunten in de regelgeving aanlopen. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de ***eigenaren van dergelijke schepen*** *ondersteunen bij een beroep op de hardheidsclausule van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart".*

De woorden zijn duidelijk: Harbers wil alleen de reeds "vergroende" schepen helpen (voor zover dat al kan). Dat lijkt chantage. Eerst al je geld uitgeven aan vergroenen en dan maar afwachten of die hulp nog komt. Want je bent natuurlijk nog nergens zeker van, alleen dat je enorm veel geld hebt geïnvesteerd in iets wat in feite geen toekomst heeft zolang de CCR-regelgeving niet van de baan is.

Dus waarom laten sommige vakbladen zich dan overtuigen dat deze hulp voor alle kleinere schepen zou gelden, vraag je je af?

En wat zou er gebeuren als het Ministerie wel alle betreffende schepen zou helpen met het aanvragen van de hardheidsclausule? Weet de Minister wel dat het zo'n 60% van de Nederlandse binnenvaartvloot betreft (en 80% van de Duitse en Belgische binnenvaartvloot en hoeveel van de Franse vloot?) waarbij voor al die duizenden schepen individueel een hardheidsclausule aangevraagd moet worden per overgangsmaatregel (er wordt tenslotte in al die landen hetzelfde gekeurd houdt het Ministerie vol, ook al hebben wij andere ervaringen)? En weet de Minister wel dat het om meerdere eisen gaat per schip? Weet de Minister wel dat ILT het werk nu al niet aankan en uit te geven certificaten veel te lang laat liggen? Weet de Minister wel dat de CCR (die uiteindelijk beslist) slechts 2 maal per jaar bij elkaar komt en dan zich over duizenden hardheidsclausules mag gaan buigen?

Is de Minister het niet met me eens dat daar de hardheidsclausule nooit voor bedoeld kan zijn, maar dat zo'n clausule geldt voor redelijke regelgeving waarbij in uitzonderlijke gevallen de hardheidsclausule ingezet kan worden? Een hardheidsclausule kan nooit bedoeld zijn om onredelijke regelgeving te herstellen. Een hardheidsclausule is bedoeld voor uitzonderingen, maar als je regels maakt met de bedoelingen dat een heel segment schepen van de markt verdwijnt, hebben we het niet meer over uitzonderingen. Dit is een wassen neus, die toezegging.

En wat schieten we op met die "hulp" als de procedure op zich onwerkbaar is? Men vraagt zich af waarom er zo weinig gebruik van de hardheidsclausule gemaakt wordt, terwijl er al zo vaak zo duidelijk uitgelegd is dat de eis tot maximale investering terwijl er geen enkele garantie is op een mogelijke positieve uitkomst, elke verstandige ondernemer tegenhoudt hieraan te beginnen. Hoe kan het zijn dat een Minister voortkomend uit een ondernemerspartij dat niet begrijpt?

Als klap op de vuurpijl geeft Minister Harbers op de vraag van Alkaya welke acties Harbers verder onderneemt om te voorkomen dat het aantal (kleine) binnenvaartschepen afneemt, antwoord dat daar ook een opgave voor de markt zelf ligt.

De markt zelf, waar door de CCR keihard op ingegrepen is, mag een probleem oplossen wat bewust gecreëerd is. En waarom zou "de markt" dat eigenlijk doen? Die markt is vleugellam gemaakt en niet beschermd door het Ministerie I&W tegen deze kaalslag. Integendeel; de Rijnvaartcommissarissen van het Ministerie I&W zijn met dit onzalige idee akkoord gegaan (of hebben het zelfs geïnitieerd).

Het probleem ligt nu bij Europa, die het belang van de kleinere schepen inziet, zeker gezien de klimaatverandering. Het belang ligt bij deze maatschappij, waarbij die zelfsturende schepen er nog lang niet zijn die vele ambtenaren zo graag in de plaats hadden gezien van de huidige vloot.

Het wordt hoog tijd dat de Minister stopt met het uitstellen van handelen door maar weer een geld- en tijdrovend onderzoek in te stellen naar zaken die je op je vingers na kunt tellen en tot actie overgaat. Dit was toch de partij die onzinnige regelgeving overboord wilde gooien?

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

CCR

Oproep aan de Rijnvaartcommissarissen

De ASV heeft onderstaande oproep gedaan aan de Rijnvaartcommissarissen.

Aan de (vervangend) Rijnvaartcommissarissen
Zwijndrecht, 2 maart 2023

Betreft: stel de CCR/CESNI nieuwbouweisen ingaande in 2035 voor bestaande schepen binnen de CCR aan de orde
Op 1 maart 2023 heeft het OTNB plaatsgevonden (het overleg Nautiek, techniek binnenvaart).

Daarbij heeft de ASV aan de aanwezige ambtenaren, c.q. vervangend Rijnvaartcommissaris gevraagd om de mogelijkheid te benutten van het aan de orde stellen binnen de CCR-organisatie van de koude sanering van het overgrote deel van de binnenvaartvloot.

De ASV vraagt specifiek te handelen naar de inhoud van het rapport “schepen van de toekomst”. Het rapport waaruit deze koude sanering, die zich al jaren afspeelt, voortkomt.

Op vragen van Kamerleden beantwoord Minister Harbers dat de Minister graag een aanpassing van de CCR-eisen zou willen. Daar zijn wij natuurlijk blij mee: de ASV is ervan overtuigd dat zo’n herziening kan, als men maar WIL.

Tenslotte staat er in het CCR-rapport “schepen van de toekomst” dat er iedere 5 jaar geëvalueerd zou kunnen worden welk effect de eisen hebben op de binnenvaartvloot en diezelfde CCR heeft daarin beschreven dat bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot niet onevenredig hard getroffen zou mogen worden. Zou men nu evalueren, dan kan men de conclusie trekken dat men 70% van de binnenvaartvloot gaat verliezen, ergo in ieder geval alle schepen kleiner dan 1.500 ton, en daardoor hele gebieden onbereikbaar worden voor vervoer over water (zie bijlagen zoals uitgereikt aan mevrouw Rosca, DG MOVE).

Al jarenlang slaat men op de “gebruik de hardheidsclausule-trom”. Dat schippers die hardheidsclausule niet gebruiken, heeft natuurlijk gegronde redenen. Ook nu weer worden de scheepseigenaren opgeroepen door de Minister en het Ministerie I&W om vooral beroep te doen op de hardheidsclausule. Dit met de bedoeling om de CCR te doordringen van de onmogelijkheid van de CCR-eisen.

Echter, het is helemaal niet nodig om duizenden individuele schippers hardheidsclausules te laten gebruiken, omdat die onmogelijkheid is al in 2001 vastgesteld in een Duits rapport. Wij mogen er toch van uitgaan dat de Rijnvaartcommissarissen op de hoogte zijn van dit rapport en dus weten dat er niets aangetoond hoeft te worden, wat al voor het ingaan van het aflopen van de overgangsbepalingen vastgesteld is. De bedoeling van deze regelgeving is dan ook niet om de schepen veiliger of milieuvriendelijker te maken. De bedoeling, zoals omschreven in het rapport “schepen van de toekomst”, is er louter op gericht de schepen met een bouwjaar van voor 1976 te laten verdwijnen. Dat maakt de roep om gebruik van de hardheidsclausule dan ook ridicuul. Tenminste, als men -zeker gezien de veranderende tijden waarin klimaatverandering een steeds grotere rol speelt- werkelijk de diversiteit van de vloot wil behouden en wil voorkomen dat 70% van de Nederlandse/Duitse en Belgische vloot verdwijnt.

Minimaal(!) 3.000 schepen betreft het die allemaal een beroep zouden moeten doen op meerdere (misschien wel alle 20) nieuwbouweisen die ingaan in 2035. Minimaal, want het betekent niet dat schepen die na 1976 gebouwd zijn automatisch wel aan alle eisen kunnen voldoen. En al die schippers moeten individueel een weg inslaan waarbij men eindeloos moet investeren zonder enige garantie te hebben dat men dan het schip wel kan behouden. En dat allemaal omdat de CCR weigert toe te geven dat het besluit om eisen te stellen, zodat de oudere schepen zouden verdwijnen, herzien zou moeten worden.

Dat de ASV de weg naar Europa is ingeslagen is niet uit luxe. De CCR blijkt niet te willen wijken, dus wellicht dat Europa dan het voortbestaan van de diversiteit van de binnenvaartvloot kan afdwingen. Maar het zou natuurlijk het beste zijn als de CCR zelf haar beleid aan zou passen. Schepen hoeven niet te “verouderen”; aanpassen aan nieuwbouweisen bij om- ver of nieuwbouw…is dat niet een veel beter idee?

Namens bestuur en denktank van de ASV

Zie: Harbers: ‘Herziening overgangsbepalingen CCR mogelijk bij grote vraag’ | Schuttevaer.nl

Overleg Rijnvaartcommissaris (02-03-2023)

Voorzitter: Robert Kasteel, Rijnvaartcommissaris

Aanwezig:
Namens de ASV: Johan Sipsma (ASV), Sunniva Fluitsma (ASV)

Het overleg heeft als handvat de goedkeuring van de agenda van de onderhavige vergadering en van het verslag van de CCR/CESNI vergadering op 7 december 2022.

Mededelingen over actuele kwesties

CCR: De lidstaten, de erkende organisaties en het secretariaat kunnen desgewenst kwesties van gemeenschappelijk belang presenteren, die zij relevant achten voor de werkzaamheden van het Economisch Comité.

Inbreng vanuit de ASV:
Gemeenschappelijk belang is wellicht dat men een uitzondering wil voor bepaalde categorieën schepen wat betreft de CCR/CESNI regelgeving vanaf 2035.
Reactie:
Daarop heeft er een uitvoerig gesprek plaatsgevonden. De ASV heeft de gang van zaken rond het bezoek aan DG MOVE uitgelegd en er zijn daaropvolgend inhoudelijke discussies gevoerd over de gang van zaken de afgelopen jaren en wat de beste weg zou zijn om te bereiken wat we willen bereiken.
Duidelijk is dat de aanwezigen ervan overtuigd zijn dat er druk op Nederland (Minister) moet komen om zo'n ontheffing te vragen.

Vergroening binnenvaart
CCR: De erkende organisaties zouden kunnen worden uitgenodigd om onder dit agendapunt verslag uit te brengen over het verloop van de raadpleging van het bedrijfsleven over de financiering van de energietransitie en over eventuele moeilijkheden die zij daarbij ondervinden.
ASV:
Als in 1 dag de subsidie alweer ver overschreden is, dan is wel duidelijk dat de energietransitie ver weg is en de schippers niet in staat zijn om aan de gewenste energietransitie te voldoen. Overigens ook niet op praktische gronden.
Reactie:
Ook is uitgesproken dat al die zinloze investeringen in nieuwbouweisen niet bepaald zorgt dat scheepseigenaren geld hebben om te vergroenen. Ook is uitgesproken dat zeker voor de kleinere schepen het nauwelijks mogelijk is, omdat er gewoon te weinig aanwezig is (qua motoren).
Het labelsysteem kwam aan de orde waarbij het erop lijkt dat de CCR/CESNI wel zo'n labelsysteem wil. Afgesproken is dat de ASV aan Robert Kasteel haar voorwaarden voor zo'n labelsysteem toestuurt (is gebeurd).

CCR: Informatie over de activiteiten in het kader van de marktobservatie
ECO (23) 5 – Mdlng. secr.

Reactie:
Inhoudelijk is er niet over gesproken. Wel is duidelijk dat als er opmerkingen zijn over de marktobservatie dat meegegeven kan worden, zodat de marktobservaties kunnen verbeteren. Dat blijkt ook al vaak gebeurd te zijn.

CCR: Wenselijkheid van de uitbreiding van het emissiehandelssysteem tot de binnenvaart
ECO (22) 17 rev.1 – Mdlng. secr.

Het secretariaat zou zijn analyse kunnen presenteren van de wenselijkheid om het EU-emissiehandelssysteem (EU-ETS) uit te breiden tot de binnenvaart, met name in het licht van de nieuwe voorstellen die zijn ingediend in het kader van het 'Klaar voor 55'-pakket. Deze presentatie kan aanleiding geven tot een gedachtewisseling tussen de deelnemers. Het Economisch Comité zou vervolgens een beslissing kunnen nemen over de vervolgstappen.

ASV: Emissiehandel is het op papier vergroenen waar je het in de praktijk niet doet. Dat lijkt mij geen goede zaak.
Reactie: Niemand van de aanwezigen lijkt die (nog meer, want fit for 55 is ook al emissiehandel) emissiehandel een goede zaak te vinden.

Energiebelasting en belastingvrijstelling voor gasolie – verenigbaarheid van het Rijnregime met de klimaatdoelstellingen
ECO (23) 6 intern = DF (23) 2 intern – Mdlng. secr.

CCR:
Het secretariaat zou zijn eerste overwegingen kunnen presenteren over de mogelijkheden om het Rijnregime betreffende de belastingvrijstelling voor gasolie zodanig aan te passen dat het verenigbaar is met de klimaatdoelstellingen. Deze presentatie zou aanleiding kunnen geven tot een gedachtewisseling met de delegaties, die zich met name zouden kunnen uitspreken over:

- de rechtsgrondslag voor de aanpassing van het Rijnregime aan de klimaatdoelstellingen;
- hun visie op de ontwikkeling van het Rijnregime op middellange termijn op het gebied van energiebelasting.

ASV:
Zolang er geen alternatief is, is het onzinnig om te belasten op een brandstof bij een sector die tot nu toe toch nog steeds het minst milieu (en omgevings-) belastend is. Zeker gezien de wens tot modal shift die we nu al niet ingevuld zien worden, zal dit een negatief resultaat hebben.
Reactie:
Het zou kunnen dat de accijnsheffing op de brandstof komt en eventueel een toeslag om een fonds voor vergroening op te starten. Men vindt dat allemaal nogal dubieus en heeft niet het idee dat daardoor de sector nu eerder zal vergroenen.

Betreft AGENDA van de fysieke vergadering op woensdag 15 maart 2023 in Straatsburg

Brainstorming over de toekomst van de CCR
ASV:
Op persoonlijke titel spreekt Sunniva uit dat ze onze toekomst liever in handen zou leggen van Europa. De rol van de CCR is verworden tot een rol waarbij de belangen van de sector geschaad worden. Er wordt geen rekening gehouden met de individuele schipper en het voortbestaan van de (diversiteit) van de sector. Zelfs na het lage water blijken de ogen niet open te gaan en houdt men vast aan wat 20 jaar geleden bedacht is. Het is een fossiel geworden.

Reactie:
Het dilemma van een CCR, die bij uitstek expert is wat betreft de binnenvaart, versus Europa, die wel goede bedoelingen kan hebben maar veel landen gaan meepraten zonder binnenvaartachtergrond, wordt neergelegd. Er wordt niet een heel specifieke voorkeur uitgesproken.

Strategische en politieke aspecten
CCR: De secretaris-generaal zou verslag kunnen doen van de tweede reflectieworkshop die op 8 december 2022 is gehouden en zou kunnen berichten over het programma van de derde workshop die vanmiddag zal worden gehouden en hoofdzakelijk gericht zal zijn op de volgende onderwerpen:

- de betrekkingen met de Europese

Commissie in de komende vijf jaar;

De ASV onderschrijft de doelstellingen van de Europese Commissie. Daar zou ook naar gehandeld dienen te worden.

- de prioriteiten van de CCR en de gevolgen daarvan voor de comités en werkprogramma's.

ASV: Prioriteiten CCR zouden moeten zijn dat men alles in het werk stelt om de modal shift te bereiken. Dat betekent dat er meer ingezet moet worden op voorzieningen voor de binnenvaart en het weghalen van onnodige drempels (door overheden maar ook door de CCR zelf).

Reactie:
Een discussie volgde over de modal shift. Nederland is het land dat veel over de modal shift roept (maar nauwelijks iets doet) en het idee heerste dat het bij andere landen helemaal niet leefde. De ASV heeft erop gewezen dat België wellicht niet zoveel roept, maar wel erg veel doet. Zoals bedrijven plaatsen langs vaarwegen en afdwingen dat er dan ook over water vervoerd wordt.

Verder werd uitgesproken dat Brussel wel erg hecht aan die modal shift en toch een grote speler is, waarbij wel opvallend was dat men kennelijk niet erg op de hoogte was van de (redenen van de) afgedwongen koude sanering door de CCR.

Verslag OTNB techniek

De ASV wil graag het bezoek aan Brussel toelichten en vraagt de voorzitter dit bij aanvang te doen of bij agendapunt w.v.t.t.k. Er wordt voor het laatste gekozen.

Uit ontwerpagenda RV/G

- Verwisselbare batterijcontainers - wijziging van artikel 10.11 van ES-TRIN (14.15-14.45)
Men is bezig met een document voor regels omtrent de verwisselbare batterijcontainers.

Uit ontwerpagenda CESNI/PT

Tijdpad alternatieve brandstoffen
Er wordt aangegeven dat in dit traject de verslaglegging moeilijk te krijgen is.
Rapportage is belangrijk voor nieuwe wetgeving. Het gaat hier over nieuwe aanbevelingen.

Externe sensoren
De Nl delegatie heeft aangegeven dat fabrikanten van die apparatuur worden geraadpleegd over kosten….enz.
Deze fabrikanten zouden positief zijn over het voorstel dat er nu ligt.

Elektronische apparatuur en systemen
Doordat het zo complex is, lijkt het voor controlerende instanties heel moeilijk te worden.
De kennis over dit alles is er nog niet of veel te weinig.
Advies is bij dit ontwerp van hoofdstuk 12, dat het duidelijk moet worden aangegeven/omschreven, zodat het voor alle partijen ook echt duidelijk is (controlerende instanties, maar ook voor de schipper).

Lithium-ion-batterijen
In het stuk dat er nu ligt, verdient het nog meer verduidelijking over het vervangen van de nieuwe batterijen.
Men legt uit dat het niet de bedoeling is dat er zomaar van alles teruggeplaatst kan worden.
De opmerking hierbij is dat er ook gewaakt moet worden, dat bij vervanging je weer aan de nieuwste technieken moet voldoen met je systeem. Dan zou het wel eens kunnen dat je alles moet vervangen en dat is niet de bedoeling.
Kortom; ook hier meer duidelijkheid.

Verstelbare stuurhuizen
In het document wat er nu ligt, is er voor NL geen verschil. Zij keuren al tijden strenger op verstelbare stuurhuizen.

Discussie rond motoren
Er zijn nog wat juridische haken en ogen met name bij art. 34 en 35.
De afstemming is verschillend met landen en EU.
B.v. goedkeuring over een motor draaiend op waterstof.
Nu is nog zo dat dit per land moet worden aangevraagd. Dat is natuurlijk voor een internationale vaart onwerkbaar.
Ook wordt gevraagd hoe het met scholing is over werken met gevaarlijke stoffen?
Het is niet duidelijk wie dit doet!

W.v.t.t.k.
De ASV vertelt over het bezoek aan Europa (Brussel) en dat Europa de zorg heeft over steeds weer terugkerende laagwater en alle bijkomstige gevolgen.

De ASV doet nogmaals een oproep aan de Rijnvaartcommisarissen/delegatie om het behoud van schepen tot 1500 ton en meer, want ook de nieuwere schepen gaan niet voldoen aan alle overgangsbepalingen die eraan komen.
Men is al vele jaren terug een weg ingeslagen en men gaat maar door, zonder te willen zien wat voor impact dit heeft, zowel voor ons maar ook de maatschappij.
Die hele modal shift gaat niet lukken.
We roepen nogmaals op het tij te keren, nu het nog kan, en goed te evalueren wat er gaande is.

Als reactie hierop wordt wederom verwezen naar de hardheidsclausule bij de CCR (die niet werkt).
Men blijft hangen in hetzelfde verhaal over aanvragen van hardheidsclausule …enz.
Maar dat deze hardheidsclausule niet werkt, wil men ook niet zien, waardoor er dus niets verandert.
Men gaat gewoon op deze voet door en er zullen door dit beleid meer segmenten in de binnenvaart gaan verdwijnen en de maatschappij zal worden opgezadeld met meer vervoer over weg.
Er wordt gesuggereerd alvast hardheidsclausules aan te vragen voor regelgeving die per 2035 ingaat. Een aanwezige expert vindt dat geen goed idee.

Er is nog een rapport van Panteia in de maak over de overgangsbepalingen, met de hoop dat die in het voorjaar gepresenteerd wordt!
De interviews hiervoor zijn al even geleden afgenomen.

N.a.v. dit onderwerp wordt er nog aangegeven of er niet ingezet kan worden op N.V.O.
Dat is iets waar de ASV al jaren om vraagt.

Vragen aan de Secretaris-Generaal van de CCR

Lucia Luijten is secretaris-Generaal van de CCR. Daarvoor was zij werkzaam bij het Ministerie I&W en bekleedde de functie van Rijnvaartcommissaris. Zij is dus al heel wat jaren direct betrokken bij de gang van zaken binnen de CCR. Omdat mevrouw Luijten uitgenodigd was voor een gesprek bij Studio Schuttevaer -naar aanleiding van het gesprek dat ASV, evofenedex en de EOC hebben gevoerd met de Europese Commissie- heeft de ASV wat vragen voor mevrouw Luijten op een rijtje gezet. Vragen waar wij erg graag antwoord op zouden ontvangen.

Toekomst binnenvaart volgens de CCR

- Wat is uw kijk op de toekomst, in het licht van de vraag van Europa om een modal shift?
- Wat is uw kijk op de toekomst, in het licht van de klimaatverandering waarbij er steeds vaker laag water voorkomt en er dus een steeds grotere vraag is naar kleinere schepen om vervoerszekerheid te garanderen?
- Welke rol kan de CCR in bovengenoemde kwesties spelen?

(gevolgen) Overgangsbepalingen

- Weet u wat de gevolgen van het aflopen van de overgangsbepalingen in de afgelopen jaren zijn geweest m.b.t. de samenstelling en grootte van de binnenvaartvloot?
- Kent u het rapport van de CCR waarin men tot de conclusie komt dat er al een grote afname van kleinere schepen heeft plaatsgevonden? Hoe denkt de CCR dat deze afname opgevangen wordt c.q. kan worden?
- Is mevrouw Luijten op de hoogte van het feit dat de verladers op dit moment al capaciteit in scheepsruimte tekortkomen en gedwongen worden andere vervoersmodaliteiten in te zetten? Wat kan de CCR doen om de waterwegen optimaal te benutten?

CCR-regelgeving houdt vergroening tegen

- Heeft u een indicatie hoeveel meer vergroening in de binnenvaart plaats had kunnen vinden als de scheepseigenaren daar hun investeringen in hadden kunnen doen (in plaats van al het geld en middelen uit te geven aan eisen waarvan het enige doel is dat de schepen gaan verdwijnen? (zie het rapport schepen van de toekomst) (dit geldt overigens voor alle maten schepen, zeker niet alleen voor de kleinere schepen)
- Kunt u uitleggen op welke wijze u duurzaamheid wilt versnellen als schepen moeten investeren in zaken die niets te maken hebben met duurzaamheid en die bovendien geen financiering krijgen, omdat er voor die schepen geen toekomst is? (dit geldt overigens voor alle maten schepen, zeker niet alleen voor de kleinere schepen)
- Bent u zich bewust dat door het verdwijnen van schepen die vervangen worden door vrachtwagens, er een enorme extra CO2 uitstoot plaatsvindt?

Rapport Schepen van de Toekomst

- Wat is de reden geweest dat de CCR afgestapt is van de regel dat schepen niet langer aan nieuwbouweisen moesten voldoen bij om- ver- of nieuwbouw, maar met terugwerkende kracht aan alle (139) nieuwbouweisen die er lagen in 2002?
- Bent u bekend met het Duitse rapport Auswirkungen von Ubergangsbestimmungen in den technischen Vorschriften für Binnenschiffe, Hauptstudie uit 2001, waarbij destijds de conclusie getrokken werd dat de schepen voldoende veilig waren zoals ze waren en het eindig maken van de overgangsbepalingen zou leiden tot een koude sanering van de binnenvaartvloot?
- Bent u het met mij eens dat daarmee alle betrokkenen die hiervan op de hoogte waren zich ervan bewust waren dat een groot deel van de binnenvaartvloot niet aan de eisen zou kunnen voldoen, zeker de schepen tot 1.500 ton niet? (maar ook grotere schepen hebben grote problemen hiermee)
- Vindt u dat de CCR heeft voldaan aan haar uitgangspunt (in het rapport “Schepen van de Toekomst”) dat bij het saneren van de bestaande situatie vermeden is dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder zijn getroffen dan andere?
- Vindt u dat er sprak is van de afgesproken evenwichtigheid en proportionaliteit met betrekking tot de verhouding tot behaalde extra veiligheid en gepleegde inspanning?

Hardheidsclausule

- Wat denkt u, is de reden dat scheepseigenaren eerder hun schip voor een habbekrats laten slopen dan dat men gebruik maakt van de hardheidsclausule?
- Bent u het met mij eens dat de term hardheidsclausule klinkt alsof het een uitzondering is die plaatsvindt als door bijzondere omstandigheden een scheepseigenaar niet aan de eisen kan voldoen, en nooit bedoeld kan zijn een maatregel die zeker 70% van de binnenvaartvloot treft te “repareren?”

En nu?

- In het rapport “schepen van de toekomst” wordt gesproken over een evaluatie die iedere 5 jaar zou kunnen plaatsvinden. Hoe vaak hebben de effecten van het aflopen van de overgangsbepalingen de afgelopen jaren op de agenda gestaan van de CCR?
- Bent u bereid om het initiatief te nemen om, na 20 jaar, te kijken of dit - de dreigende afname van de binnenvaartvloot met minstens 70% waarbij de kleine vaarwegen onbevaarbaar worden - eigenlijk wel is wat men wil en waarom men dat dan nog wil?
- Op welke manier kan de CCR tegemoetkomen aan de wens van Minister Harbers om de waardevolle diversiteit van de binnenvaartvloot te behouden?

Andere vraag:

Wat gaat de CCR doen aan het feit dat op de Boven Rijn vele schepen geblokkeerd liggen door stakingen waarbij de schepen niet of nauwelijks vast kunnen maken wegens gebrek aan goede ligplaatsmogelijkheden en dit gedeelte bovendien onder het verdrag van Mannheim valt, waarbij er een gegarandeerde bediening van de sluizen hoort te zijn.
Al jaren wordt er gevraagd om betere ligplaatsen. De CCR is ooit opgericht vanwege een “vrije doorvaart op de RIJN”, daar horen ook de voorzieningen bij. Het lijkt erop dat de CCR helemaal niet meer bezig is met haar oorspronkelijke doel: voorwaarden scheppen voor de scheepvaart, maar zich volledig richt op de schepen zelf.
Helaas vindt de CCR dat de ASV niet behoort tot de door haar benoemde “erkende gesprekspartners”, dus we kunnen de vragen niet aan haar stellen. We leggen deze vragen dus op alle plekken neer die maar mogelijk zijn. Wie weet sijpelt er iets van door naar Straatsburg.

Europa

Gaat Brussel de diversiteit van de binnenvaartvloot redden?

Op 24 januari jl. heeft de ASV een gesprek mogen voeren in Brussel met de Europese Commissie Transport DG MOVE onder leiding van mevrouw Rosca.

Evofenedex, EOC en ASV gezamenlijk op pad om diversiteit van de vloot te behouden.

Aanwezig waren afgevaardigden van Evofenedex, EOC en ASV; we waren met een stevige delegatie.

Vanuit DG MOVE waren er drie personen onder leiding van mevrouw Rosca. Dat is praktisch de hele commissie op dit onderwerp. Voorafgaande hieraan had de ASV drie uitgebreide brieven gestuurd naar deze commissie. De aanleiding van die brieven was het lage water, de klimaatverandering en de behoefte aan alle binnenvaartschepen die er voorhanden zijn op dit moment.

Het bleek dat de commissieleden van DG MOVE goed ingelezen en op de hoogte waren van de inhoud van de brieven (en datgeen waarnaar verwezen werd).

Expertise vertegenwoordiging Nederlandse binnenvaart

Evofenedex, EOC en ASV hebben ieder vanuit hun eigen expertise en gezichtspunt hun verhaal gedaan; wat zijn de problemen waar we tegenaanlopen in de CCR-regelgeving. Over die problemen ontstond geen discussie; DG MOVE bleek deze te erkennen en te onderschrijven.
De ASV heeft cijfers laten zien van het aantal schepen dat verdwijnt. Voor DG MOVE waren deze cijfers nieuw; zij gaven aan dit verhelderend te vinden.
Ook is aan de hand van een PowerPoint-presentatie betreffende 5 schepen van één van onze denktank- (inmiddels bestuurs) leden: Johan Sipsma, toegelicht door hemzelf hoe deze schepen niet kunnen voldoen aan (toekomstige) strengere CCR-eisen. Ook dit verhaal werd goed ontvangen door DG MOVE.

Hardheidsclausule via Europa: what's in a name?

DG MOVE vroeg waarom geen beroep werd gedaan op de hardheidsclausule. Daarbij gaven zij aan dat Nederland voor een groep schepen ontheffing kan vragen voor de toekomstige eisen (2035 en 2041) bij DG MOVE. Als deze ontheffing wordt verleend, dan geldt daarvoor een EU-certificaat inclusief de Rijn. Deze ontheffing verloopt dus buiten de CCR om en is geen Rijn-attest, maar het EU-certificaat geldt wel óók op de Rijn. DG MOVE heeft toegelicht dat deze route sinds 2018 bewandeld kan worden.
DG MOVE heeft daarbij niet op voorhand aangegeven dat zo'n ontheffing meteen wordt verstrekt. Dit vergt een inhoudelijke beoordeling.
Evofenedex, EOC en ASV gaven in dit gesprek aan dat wij niet wisten dat dit ook een mogelijkheid was; wij wisten niet beter dan dat zo'n ontheffing alleen via de CCR kon. Dat zou dan via de (onwerkbare) CCR-hardheidsclausule moeten. DG MOVE heeft echter meermaals herhaald, en later schriftelijk bevestigd, dat het niet via de CCR (hardheidsclausule) hoeft, maar ook via deze route mogelijk is gebruik te maken van een (vorm van) hardheidsclausule c.q. generaal pardon.

Na Brussel: Vervolg bezoek Europese Commissie: gesprek Ministerie

Vervolgens heeft de ASV contact gezocht hierover met het Ministerie I&W, omdat Nederland (Minister Harbers?) tenslotte zou moeten pleiten bij de Europese Commissie om schepen te vrijwaren van de onmogelijke regelgeving.

De ASV is daarom nagegaan welk Europees artikel dan aan deze uitzonderingsmogelijkheid ten grondslag ligt.

Hieronder de bepalingen ROSR versus Europese Commissie op een rijtje

CCR: Art. 2.20 lid 2 sub b ROSR (hardheidsclausule) luidt:
Indien de toepassing van de in hoofdstuk 32 van ES-TRIN genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt, kan de Commissie van deskundigen op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het certificaat van onderzoek worden aangetekend.

Europese Commissie: Art. 26 luidt: Moeilijke omstandigheden
1. Na het verstrijken van overgangsbepalingen inzake de in bijlage II opgenomen technische voorschriften, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin ontheffingen worden toegestaan van de in die bijlage opgenomen technische voorschriften waarop die overgangsbepalingen van toepassing waren, indien deze voorschriften technisch moeilijk uitvoerbaar zijn of de toepassing ervan mogelijk onevenredige kosten vergt.
Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 33, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.
2. De bevoegde instanties van een lidstaat nemen de toepasselijke, in lid 1 bedoelde ontheffingen op in het Uniebinnenvaartcertificaat.

Europese Commissie: Art. 33 luidt:

1. *De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 7 van Richtlijn 91/672/EEG van de Raad ingestelde comité (hierna „het comité" genoemd). Het comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.*
2. *Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Wanneer het advies van het comité via de schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité hiertoe besluit.*

En de raadplegingsprocedure uit art. 4 Vo 182/2011 is als volgt:

1. *Wanneer de raadplegingsprocedure van toepassing is, brengt het comité advies uit, zo nodig door middel van een stemming. Indien het comité zich door middel van een stemming uitspreekt, wordt het advies uitgebracht bij gewone meerderheid van stemmen van de leden.*
2. *De Commissie neemt een besluit over de aan te nemen ontwerpuitvoeringshandeling, waarbij zij zoveel mogelijk rekening houdt met de besprekingen binnen het comité en met het uitgebrachte advies.*

Hebben we het goed begrepen? Kan Europa ons echt helpen?

Er is vervolgens een mail aan DG MOVE

gestuurd om nog meer helderheid te krijgen.
Daar is ook antwoord op gekomen.

1. Klopt het dat het verzoek op grond van artikel 26 betrekking heeft op een groep schepen en niet een verzoek per individueel schip is?

Artikel 26 van Richtlijn (EU) 2016/1629 loopt niet vooruit op de reikwijdte van het besluit, dat alleen kan worden bepaald op basis van de inhoud van een verzoek dat door een lidstaat is ingediend. Het kan verwijzen naar een duidelijk gedefinieerde groep schepen (met de mogelijkheid om ze op te sommen) of naar een individuele.

2. In uw antwoord onder 2: wat wordt bedoeld met de "diensten van de Commissie"? Kunt u een voorbeeld geven?

Het verwijst naar de normale besluitvormingsprocedure van de Commissie. Alle betrokken diensten worden geraadpleegd voordat de Commissie een besluit neemt.

3. Klopt het dat de CCR geen rol speelt bij het verzoek op grond van artikel 26 en de inwilliging hiervan door de EU?

Artikel 26 is van toepassing op de lidstaten van de EU. De CCR is geen lid van de Europese Unie.

Tot zover de antwoorden van mevrouw Rosca.

We blijken het allemaal goed begrepen te hebben en dat betekent dat er kansen zijn om de binnenvaart in haar voortbestaan te ondersteunen.

Misverstand
Nabrandertje: (ook) bij de mensen van DG Move leeft het misverstand dat een vrachtwagen groener is dan een binnenvaartschip, wat dat betreft is er nog werk aan de winkel.
De ASV heeft benadrukt dat, zolang deze onzinnige eisen boven de sector hangen, het gevolg daarvan is, er ook een grote rem op de vergroening van diezelfde sector zit.

Tot slot
De afdronk is dat het een goed en verhelderend gesprek was en het idee is om in een gesprek met de Minister te vragen dat Nederland zo'n ontheffing aanvraagt bij DG MOVE.

Na het bezoek aan Brussel

Na het bezoek aan Brussel bleek alles in het werk gesteld te worden om maar niet bij de bron, de CCR zelf, de problemen aan te pakken en ook niet om de uitnodiging van Europa te omarmen. Nee, er werd weer naar de schipper gewezen. De schipper moet maar aantonen door het aanvragen van hardheidsclausules, dat deze nieuwbouwregels inderdaad onhaalbaar zijn. Een onzinnige omgekeerde bewijslast, want iedereen WEET allang dat die regels onhaalbaar zijn.

Ook werd gesuggereerd dat de Europese "hardheidsclausule" gewoon hetzelfde is als de CCR-hardheidsclausule, maar het begrip hardheidsclausule is een woord waarbij de betekenis verschillend ingevuld kan worden. De CCR hoeft niet perse zo'n onmogelijke werkwijze te koppelen aan haar hardheidsclausule! En Europa bedoelt met dit woord niets anders dan dat er een ontheffing wordt gevraagd voor een categorie schepen, waarbij natuurlijk wel aangetoond moet worden dat het logisch is dat die ontheffing er komt.

Voordelen van de "DG-MOVE hardheidsclausule" t.o.v. de hardheidsclausule CCR

Volgens de ASV zijn dit de verschillen tussen de "DG-MOVE hardheidsclausule" en de hardheidsclausule CCR:

- Je kunt voor een groep schepen een ontheffing aanvragen in plaats van dat ieder dit individueel moet aanvragen.
- De weg is veel korter: direct vanuit het land bij DG MOVE ontheffing vragen in plaats van schipper-expert-NBKB-ILT-Ministerie-CCR.
- Er wordt door Europa geoordeeld dat NIET zelf bedacht heeft dat de schepen moeten verdwijnen, waarbij Europa bovendien zegt een modal shift voor te staan en wil inzetten op behoud kleinere vaarwegen (en dus ook alle schepen nodig heeft).
- Europa oordeelt met meerderheid van stemmen in plaats van dat het unaniem besloten moet worden (waarbinnen de CCR er kennelijk altijd een land is die niet wil waardoor er nooit iets kan).
- Je kunt voor een grote groep eisen in een keer ontheffing aanvragen (bijvoorbeeld alle eisen ingaande per 2035).

We gaan aantonen dat het roer om moet!

Wij willen graag Nederland iets in handen geven om Europa te overtuigen. We denken dat te kunnen doen door schippers te vragen aan te geven wat de gevolgen voor hen zouden zijn. Dat doen we niet om "de moeilijkste" eisen eruit te halen. We weten tenslotte dat dat voor ieder schip anders is en dat het bovendien de optelsom is van eisen die het zo onmogelijk maken.

Het doel is om aan te tonen dat die eisen:

- Niet nodig zijn
- Niet haalbaar zijn
- Een groot deel van de vloot zal laten verdwijnen
- Onnodige kosten oplevert die goede ontwikkelingen tegenhouden (vergroening/ innovatie)

Wij willen dat doen door het invullen van formulieren vergelijkbaar zoals wij dat heel wat jaren geleden aan schippers gevraagd hebben (toen niemand wilde geloven dat deze eisen echt een grote impact zouden hebben). Te vinden op
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/2_ROSR.pdf

We gaan aan de slag om zo'n formulier te ontwikkelen. En dan hebben we u hard nodig om gezamenlijk iedereen ervan te laten doordringen dat we dit niet moeten willen!

U hoort nog van ons.

Harde feiten: pak de oorzaak aan!

Nadat de ASV, evofenedex en de EOC vanuit Brussel teruggekeerd waren met de boodschap dat, als de CCR niet wil bewegen, we bij Brussel gaan proberen de (diversiteit van de) binnenvaartvloot te redden, vond er een uitzending plaats bij Studio Schuttevaer.

Daarbij werd de Secretaris-Generaal van de CCR geïnterviewd over de berichten die vanuit de ASV naar buiten kwamen. Veel reacties hebben we gehoord over het interview bij studio Schuttevaer met Lucia Luijten van de CCR. Evofenedex woordvoerder Eveline Jonker legde in haar reactie in Studio Schuttevaer haarfijn uit in welke kluwen van regelgeving de CCR zichzelf en de schippers genesteld heeft en tegelijkertijd hoe belangrijk alle schepen zijn voor de verladers en dat men de hele binnenvaartvloot nodig heeft om in deze tijden (met laagwater periodes) vervoerszekerheid over water te kunnen garanderen.
Maar zowel Secretaris-Generaal van de CCR Lucia Luijten, als "binnenvaartexpert" Kees de Vries, als KBN-voorman Rob Leussink gingen aan de bron van de problemen met de CCR regelgeving voorbij: de CCR zelf. Daar waar de CCR dit probleem veroorzaakt heeft door willens en wetens nieuwbouweisen op te leggen aan bestaande schepen met als DOEL dat de bestaande schepen zouden verdwijnen (in de verwachting dat er dan nieuwbouw gepleegd zou worden, wat niet gebeurt), vindt men nu dat niet de CCR haar beleid aan moet passen, maar dat de schippers door hardheidsclausules aan te vragen moeten aantonen wat er allemaal niet kan en waarom niet.
En dat moet dan zodat, zoals weekblad de Schuttevaer kopt, men harde feiten kan verzamelen. Maar die feiten zijn er al lang!

Harde feiten?

- We weten al vanaf 2001 dat de schepen niet kunnen voldoen. Dat staat dan al beschreven in een Duits rapport. (https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Kleine%20binnenvaart/VBD%20onderzoek_overgangsbepalingen_technische_eisen_binnenschepen.pdf) Voor de samenvatting: https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/6_Duits%20rapport,%20vertaling%20en%20samenvatting%20april%202009.pdf
- We kunnen daar ook in lezen dat dit leidt tot een koude sanering en bovendien dat de schepen op dat moment veilig genoeg zijn.
- Feit is ook dat de CCR al zelf heeft geconstateerd dat het aantal kleine schepen enorm afneemt.
- Feit is dat er sprake is van klimaatverandering waardoor alle type schepen nodig zijn, juist ook kleine schepen.
- Feit is dat in Nederland de afgelopen 10 jaar 25% van de schepen tot 1.000 ton verdwenen zijn, vervangen door vervoer over de weg.
- Feit is dat minimaal (!) 60% van de Nederlandse, 85% van de Duitse, 80% van de Belgische vloot niet aan deze eisen zullen kunnen voldoen. Dan hebben we het nog niet over bijvoorbeeld de Franse vloot die de afgelopen jaren ook al enorm aangetast is.
- Feit is dat de CCR nooit een evaluatie heeft gehouden, terwijl er in het rapport "schepen van de toekomst" staat dat men iedere 5 jaar een evaluatie zou kunnen houden, omdat bepaalde segmenten van de vloot niet onevenredig hard getroffen zouden mogen worden.
- Feit is dat bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot extreem hard getroffen worden; ze verdwijnen geheel van de markt.
- Feit is dat er in datzelfde rapport gesproken wordt over het feit dat de verhouding tussen behaalde veiligheidswinst en geïnvesteerd vermogen niet disproportioneel zou mogen zijn.
- Feit is dat deze regelgeving gebaseerd is op dat rapport waarbij men blijft doorgaan op deze weg.
- Feit is dat de Nederlandse delegatie geen enkele maal schriftelijk heeft aangegeven aan de CCR dat men die evaluatie zou willen, dat men vindt dat de investeringen disproportioneel zijn, dat bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot onevenredig zwaar getroffen worden of dat de hardheidsclausule vereenvoudigd zou moeten worden.
- Feit is dat Europa kiest voor een modal shift waarbij nadrukkelijk uitgesproken wordt dat ook de kleinere vaarwegen goed gebruikt en onderhouden dienen te worden. Daar heb je dan dus ook de kleinere schepen voor nodig (tot 1.500 ton).
- Feit is dat er over de scheepseigenaren de afgelopen jaren al zo'n 100 nieuwbouweisen met terugwerkende kracht zijn uitgestort.
- Feit is dat iedereen, ook scheepseigenaren hun geld maar 1 maal uit kunnen geven: al die onnodige uitgaven hebben geleid tot stilstand van ontwikkelingen in plaats van innovatie.
- Feit is dat door deze gang van zaken de toekomst van de binnenvaart zo onzeker is dat er geen opvolgers zijn, geen investeringen, geen vergroeningsmogelijkheden.
- Feit is dat de CCR het tegengestelde bereikt van wat men heeft gewild: geen moderne vloot, omdat men niet toekomt aan investeringen die er WEL toe doen.
- Feit is dat er voor minimaal 3.000 schepen een groot deel van de 20 nieuwbouweisen onmogelijk is wat tot tienduizenden hardheidsclausules zou moeten leiden.
- Feit is dat er nu alweer geroepen wordt "de moeilijkste" nieuwbouweisen als probleem te benoemen, waardoor alsnog het merendeel van de schepen zal verdwijnen.

Harde feiten? De hardheidsclausule is onwerkbaar.

Een motie is al aangenomen om op te roepen tot een meer werkbare hardheidsclausule. Minister van Nieuwenhuizen wilde dat ook. Maar ook toen wilde het Ministerie I&W die aanpassing niet in Straatsburg voorstellen aan de CCR, maar moesten wij (de schippers, ergo de ASV want anderen deden dat niet) aantonen dat en waarom die hardheidsclausule onwerkbaar was. Nadat wij een duidelijke casus aangeboden hadden, vond men die dan weer niet bespreekbaar. Kortom: deze werkwijze zien we nu weer terug. Alles op het bordje van de schipper leggen die in een omgekeerde bewijslast moet aantonen waarom iets niet kan, waarna zo'n opdracht van de Kamer gewoon niet uitgevoerd wordt: onder het mom: we willen wel maar….

Bovendien is een hardheidsclausule bedoeld voor uitzonderingen: schepen die door bepaalde bijzondere omstandigheden niet kunnen voldoen aan "normale" eisen. Hier wordt het ingezet om een hele foute regelgeving te "repareren", dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn.

Zelfs Lucia Luijten (CCR) geeft toe dat er nauwelijks hardheidsclausules ingediend worden. Dat is niet omdat iedere schipper zo graag schip, woning, werk en pensioen kwijtraakt. Dat is omdat die hardheidsclausule onwerkbaar is. Dus stop met de afleidingsmanoeuvre van deze onbegaanbare weg en pak de oorzaak aan.

Hoeveel harde feiten heeft men nodig?

Rhône al weken geblokkeerd: schippers ten einde raad

Heeft u er al iets over gehoord? De staking in Frankrijk waardoor op de Rhône al wekenlang de binnenvaart geblokkeerd wordt?

De ASV heeft het nog aan de orde gesteld bij de voorjaarsvergadering maar het werd maar niet opgepikt door de pers. Hoe is het toch mogelijk dat een equivalent van 30.000 ton goederen gevangen ligt doordat sluizen geblokkeerd worden door stakers en helemaal niemand zich daar druk over maakt?

De stakers willen door de schippers te blokkeren bereiken dat de schippers aan Macron gaan vragen of hij de stakers tegemoet gaan komen. De stakers hebben kennelijk geen idee van de positie van de binnenvaart: alsof iemand daarnaar luistert, laat staan de president van Frankrijk. Sterker: niemand heeft toch last van al die gestrande schepen? Nou ja, niemand?

Toevallig waren er net een aantal schepen met proefreizen omdat verladers de binnenvaart een kans wilden geven. Die kans is mooi verkeken natuurlijk want op deze manier is er geen enkele vervoerszekerheid.

Net als in de rest van Frankrijk zijn het werknemers die zich inzetten tegen pensioen hervormingen. In dit geval gaat het om de werknemers van de CNR, De Compagnie Nationale du Rhône; een Frans elektriciteitsproductiebedrijf dat voornamelijk hernieuwbare energie levert uit waterkrachtcentrales aan de Rhône, de stuwen dus.

En dus blijven de sluis Reventin-Vaugris in Isère en de sluis van Bollène, stroomafwaarts in de Vaucluse, sinds 16 maart geblokkeerd. Dat betekent dat het vervoer over water al wekenlang volledig gestremd is, er is geen alternatieve vaarweg voor de ongeveer 15 binnenvaartschepen, passagiersschepen en cargoliners die hier dagelijks passeren.

De binnenvaartschepen kunnen geen kant op en dus ligt het vervoer over water stil. Inmiddels begint ook het seizoen van de passagiersvaart weer, die nu wel een heel klein vaargebied hebben en zich vermoedelijk moeten beperken tot een rondje tussen Arles en Avignon.

De meeste schippers zijn wel wat gewend; een staking in Frankrijk is tenslotte niets nieuws. Maar weken achter elkaar geblokkeerd liggen zonder enig uitzicht op een oplossing, dat voelt als een gijzeling, horen we van de schippers van de Mazzel, die gevangen zitten tussen de sluis Reventin-Vaugris in Isère en de sluis van Bollène in de langst durende staking die op de Rhône heeft plaatsgevonden.

De Franse schippers bespreken de gang van zaken waarbij de organisatie “Agir pour le fluvial federation” kijkt welke stappen er gezet kunnen worden om de schippers te “bevrijden”. Zij zijn echter geen machtige speler in dit spel.

En wat doet de ASV?
Een vraag die we over ieder onderwerp krijgen. De ASV houdt contact met de betreffende schippers en stelt deze gang van zaken aan de orde op de plaatsen waar wij in gesprek komen met o.a. het Ministerie en evofenedex, de verladers zijn hier tenslotte ook niet blij mee. We hopen daarmee dat de Franse verladersorganisatie druk gaat zetten. We kennen Frankrijk en de Fransen; het is voor een Nederlandse organisatie natuurlijk niet bepaald eenvoudig om in Frankrijk de zaken te beïnvloeden. Het belangrijkste wat we moeten doen en dus ook doen is dit bekend maken, want als niemand het weet gebeurt er zeker niets. Van de actuele stand van zaken houden we u op de hoogte via social media.

Bij het ter perse gaan van de nieuwsbrief konden, na 3 weken, de schepen op de Rhone eindelijk weer hun weg vervolgen

Vasthouden binnenvaartschepen in Frankrijk ontoelaatbaar

Het vasthouden van een aantal binnenvaartschepen op de Rhône in Frankrijk is onaanvaardbaar. evofenedex roept het ministerie van Economische zaken op om zo snel mogelijk te hulp te schieten, nu financiële problemen dreigen voor de schippers en bedrijven die hun lading niet geleverd krijgen. De schepen liggen vast omdat stakers de sluizen en stuwen van de rivier hebben platgelegd. Ze protesteren tegen de pensioenwijziging die de regering Macron onlangs heeft ingevoerd.

Naar schatting 30.000 ton aan goederen kan momenteel geen kant op. Met name bij de sluis Reventin-Vaugris in Isère en de sluis van Bollène, stroomafwaarts in de Vaucluse, zijn de problemen groot. Deze sluizen zijn in onderhoud en om door te kunnen werken moeten er schotten worden verwijderd. Stakers verhinderen dat echter, waardoor het werk al sinds half maart stilligt. De stakers willen de binnenvaart gebruiken als drukmiddel richting de regering om de pensioenwijziging terug te draaien.

Joost Sitskoorn van evofenedex, noemt de situatie onaanvaardbaar. “Het gijzelen van deze schepen en hun goederen om druk te zetten richting de politiek is een verkeerd middel. Hier zijn alleen de schippers en de bedrijven die hun lading op het schip hebben liggen de dupe van. Juist nu bedrijven en overheden druk zijn om het duurzaam vervoeren van goederen via het water in plaats van de weg aantrekkelijk te maken, vindt deze actie plaats. We hebben deze modal shift hard nodig, maar dit soort acties helpen daar niet bij.”

evofenedex roept, in navolging van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) het ministerie van Economische zaken op om te hulp te schieten. Sitskoorn: “Er moet een oplossing komen, zowel voor de schepen als de lading. Samen met onze Europese zusterorgansiaties zullen wij overheden vragen om op het hoogste niveau een oplossing te zoeken.”

Politiek

Minister Harbers reageert op vragen over CCR-eisen

Minister Harbers reageert op vragen over CCR-eisen, ASV reageert op Minister Harbers
De ASV heeft de volgende brief aan Minister Harbers geschreven:

Geachte Minister Harbers,
Hierbij ontvangt u de reactie van de ASV op uw antwoorden op de Kamervragen van het lid Van Haga (Groep Van Haga) naar aanleiding van het bericht over nieuwe CCR-eisen voor de binnenvaart (kenmerknummer: 023Z01575, ingezonden 1 februari 2023).

Vraag 1
Bent u bekend met het fragment van NPO Radio 1 van 28 januari 2023 “Bijna niet meer rendabel om als binnenschipper te varen”? 1)
Antwoord 1
Ja.
Reactie ASV op de antwoorden van Minister Harbers op vragen van lid Van Haga (Groep Van Haga) betreffende CCR-eisen voor de binnenvaart

Vraag 2
Heeft u inzicht in de impact die de nieuwe eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) hebben op de binnenvaart in Nederland?
Antwoord 2 Minister Harbers:
De eisen waarnaar in het fragment wordt verwezen, zijn geen nieuwe eisen van de CCR.
Reactie ASV:
Het zijn nieuwbouw-eisen. Die aan de bestaande vloot worden opgelegd. Met als doel dat deze schepen (specifiek met een bouwjaar van voor 1976) hier niet aan kunnen voldoen. Dat is ook zo omschreven in het rapport “schepen van de toekomst” (CCR 2002), omdat men liever nieuwbouw had. Dus voor de bestaande schepen zijn dit wel degelijk nieuwe eisen.
Rapport Schepen van de toekomst:
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf

Vervolg antwoord 2 Minister Harbers
Het betreft eisen in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) , waarvan de overgangstermijn vanaf 1 januari 2035 afloopt. Vroeger golden nieuwe ingrijpende technische eisen alleen voor nieuw te bouwen schepen. In 2003 is echter, met instemming van de internationale brancheorganisaties, besloten om op termijn alle bestaande schepen aan te passen aan de stand van de techniek. Voor elke technische eis is toen, wederom met instemming van de internationale brancheorganisaties, een datum bepaald, waarop bestaande schepen aan deze eis moeten voldoen. De CCR heeft dat gedaan voor de vaart op de Rijn en de Europese Commissie voor de vaart buiten de Rijn.
Reactie ASV:
2003 is 20 jaar geleden. Destijds werd ervan uitgegaan dat er voldoende nieuwbouw zou plaatsvinden, ook in het kleinere segment. Dat blijkt niet zo te zijn. Dan zou je te raden moeten gaan of je dit wel zo wilt doorzetten. Ook omstandigheden zijn veranderd zoals de klimaatverandering, waarbij kleinere schepen meer van belang blijken dan men destijds kennelijk heeft gedacht. Ook staat er in het rapport “schepen van de toekomst” dat bepaalde segmenten van de binnenvaart niet onevenredig hard getroffen zouden mogen worden. Dat blijkt wel het geval, zie het verdwijnen van de kleinere schepen. Maar de evaluatie die men iedere 5 jaar zou kunnen houden om te kijken of men nog wel op de goede weg zit (beschreven in “Schepen van de Toekomst”), die heeft men niet gehouden. Men gaat gewoon door op deze heilloze weg.

Verder schrijft de Minister over “instemming van de internationale brancheorganisaties”. Daarmee bedoelt de Minister de door de CCR erkende brancheorganisaties ESO (Europese Schippers Organisatie) en EBU (De European Barge Union is de Europese vereniging die vracht- en passagiersvervoersindustrie vertegenwoordigt, voornamelijk rederijen). Ten tijde van dit besluit was de ASV lid van de ESO (Europese Schippers Organisatie). De ASV echter heeft nooit het rapport gekregen, waaruit de consequenties blijken, laat staan de uitgewerkte regelgeving van de CCR. Wel is aan de ASV o.a. gesuggereerd dat er in verband met het opengaan van de Oostblokgrenzen we een stroom schepen op de markt zouden krijgen die voor oneerlijke concurrentie zouden zorgen. Maar als schippers een “goed doorgerepareerd schip” zouden hebben, zou er niets aan de hand zijn, zoals nog vele jaren daarna door sommigen vanuit de ESO, nu plaatsnemend in het IWT-platform is gezegd. De goedgelovige schippers vertrouwden die informatie, omdat er geen andere informatie was. De ASV heeft pas jaren later de hand weten te leggen op het rapport waaruit duidelijk werd wat ons te wachten stond en de ASV is ook meteen bij zowel de schippers, als ESO, als de CCR gaan vertellen hoe het zat en wat de consequenties zouden zijn. Dat dat vertrouwen van de schippers nu tegen hen gebruikt wordt alsof de brancheorganisaties allemaal akkoord zouden zijn gegaan met een koude sanering van het grootste deel van de binnenvaartvloot, is tekenend hoe er met deze bedrijfstak omgegaan werd en helaas dus nog steeds wordt.
Dat er bovendien nog zoiets als “voortschrijdend inzicht” zou bestaan na 20 jaar desastreus beleid lijkt geheel aan de verantwoordelijken voorbij te gaan.

Vervolg antwoord 2 Minister Harbers
Deze data werden bepaald aan de hand van een onderzoek van het Duitse Versuchanstalt für Binnenschiffbau e.V., Duisburg uit 2001. De overgangstermijnen die uiteindelijk op basis van dit onderzoek zijn vastgesteld, zijn opgenomen in de ES-TRIN.
Reactie ASV:
Bovenstaand rapport is destijds niet aan alle brancheorganisaties kenbaar gemaakt, in ieder geval niet aan de ASV die lid was van de internationale organisatie ESO. Toen de ASV er op een andere manier de hand op had weten te leggen, bleek dat al in dat rapport duidelijk omschreven werd dat naarmate een schip kleiner is, het technisch steeds onmogelijker wordt om aan de eisen te voldoen. Bovendien was daar ook de conclusie al getrokken dat het economisch onhaalbaar was om dit te doen. Men (de CCR, de Rijnvaartcommissarissen, dus ook het Ministerie I&W) weet dus al heel lang dat deze eisen een koude sanering betekenen van een heel groot deel van de vloot. In Nederland is al veel verdwenen, door de voorgaande (rond de 100) nieuwbouweisen die er op de schepen is gelegd. Dit wordt de doodssteek voor de diversiteit van de vloot (dat betekent verdwijnen van minimaal 60% van de Nederlandse vloot, alle schepen tot 1.500 ton in ieder geval).

Het rapport:
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Kleine%20binnenvaart/VBD%20onderzoek_overgangsbepalingen_technische_eisen_binnenschepen.

pdf

Samenvatting
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/6_Duits%20rapport,%20vertaling%20en%20samenvatting%20april%202009.pdf

Vervolg antwoord 2 Minister Harbers
In 2011 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opdracht gegeven aan het onderzoeksbureau KplusV om de gevolgen van de afloop van de overgangsbepalingen in kaart te brengen.
Reactie ASV:
De belangrijkste conclusie van dat onderzoek wordt nooit genoemd en dat was dat het de optelsom van al die nieuwbouwregels is, die het uiteindelijk onmogelijk maken om te blijven bestaan. Alle schepen zijn verschillend; wat voor het ene schip onoverkomelijk is, zal bij het andere schip wel kunnen, maar uiteindelijk lukt het geen enkel schip met een bouwjaar van voor 1976 om te blijven bestaan. Dan zijn alle kleinere schepen weg en zijn de kleinere vaarwegen zinloos geworden. Je hebt daarmee een enorme omgekeerde modal shift met daarbij een enorme toename CO2 uitstoot. Zie ook de reactie van het bedrijfsleven op dit rapport: https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/11_reactie%20op%20het%20rapport%20K%20en%20V%20vanuit%20het%20bedrijfsleven.pdf

Vervolg antwoord 2 Minister Harbers
Op basis van dit onderzoek en een aantal vervolgonderzoeken zijn destijds alternatieven aangenomen voor de reeks overgangsbepalingen die in 2010 en 2015 afliepen, welke voor de sector beter werkbaar zijn.
Reactie ASV:
Die alternatieven gingen vooral over eisen waar nieuwbouwschepen ook niet aan hebben kunnen voldoen. Zoals bijvoorbeeld getinte ruiten en de geluidseisen. Wijgula bijvoorbeeld kon met zijn nieuwbouwschepen niet aan de geluidseisen voldoen. De hardheidsclausules echter, zijn jarenlang in de la van ILT blijven liggen. Maar met de “versoepeling” van de geluidseisen werd opeens gesteld dat alle schepen met een bouwjaar van na 1976 aan de geluidseisen zouden voldoen, terwijl de meetapparatuur pas in 2003 goedgekeurd was. En opeens was die hardheidsclausule niet meer nodig. Maar…juist de oudere schepen moesten met proefvaarten aantonen dat zij aan de geluidseisen voldeden. Dankzij een afgedwongen lichte versoepeling en een Minister (van Nieuwenhuizen) die aan ILT stelde dat de schippers zich nu wel genoeg ingezet hadden, komen veel schepen nu door die geluidseisen.

Vervolg antwoord 2 Minister Harbers
Het onderzoek uit 2011 identificeert echter ook een aantal knelpunten bij bepalingen waarvan de overgangstermijn vanaf 2035 afloopt. Het gaat hier onder andere om een aantal eisen aan verblijven, de breedte van de gangboorden, de plaats van het aanvaringsschot en het voorschip met ankernissen. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de (economische) effecten van het aflopen van deze overgangsbepalingen op het aantal (kleine) schepen. Dat onderzoek zal onder andere in kaart brengen of de afname van het aantal (kleine) schepen een negatief effect heeft op het verplaatsen van goederenstromen van de weg naar het water en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid, die nu actief gebruik maakt van deze schepen. In het voorjaar van 2023 wordt uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.
Reactie ASV:
Eén en één is twee. Als de kleinere schepen verdwijnen, dan kan dat werk alleen maar overgenomen worden door vrachtwagens hoeveel onderzoek heeft de Minister nodig?

De eisen:
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/2_ROSR.pdf

Vraag 3
Deelt u de mening dat transportvervoer over water zowel economisch als ecologisch te prefereren is boven transport over de weg?

Antwoord 3 Minister Harbers
Het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water wordt gestimuleerd. Dit is onderdeel van het vigerende mobiliteitsbeleid, dat op dit punt zijn basis vindt in het coalitieakkoord ‘Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst’.
Reactie ASV:
De meeste schippers zullen dit allemaal niet bepaald ervaren als “omzien naar elkaar”, deze ijskoude sanering dient niemand.

Vraag 4
Erkent u dat een verplaatsing van watervervoer naar de weg niet verenigbaar is met de door deze regering gesteunde “modal shift”?

Antwoord 4 Minister Harbers
Het beleid is gericht op modal shift van de weg naar spoor, water en buizen. Hiermee beoogt het kabinet een omgekeerde situatie (van spoor en water naar weg) zo veel mogelijk te voorkomen.
Reactie ASV:
Dat wat gaat verdwijnen aan binnenvaartschepen valt niet op te vangen met vervoer over spoor, grotere schepen of pijpleidingen. We hebben het over een equivalent in te vervoeren tonnen van 50.000 vrachtwagens. Hoezo beleid gericht op modal shift?

Vraag 5
Deelt u de mening dat in Nederland onze relatie en omgang met water uniek is en niet vergelijkbaar met andere EU-landen?

Antwoord 5 Minister Harbers
De transportsector is van groot belang voor de Nederlandse samenleving.
Binnen de transportsector neemt vervoer over water een belangrijke plaats in. De binnenvaart en binnenhavens dragen in belangrijke mate bij aan economische groei, welvaart en werkgelegenheid, zowel in Nederland als in Europa.

Vraag 6
Bent u bereid om het belang van de Nederlandse binnenvaart in Brussel te verdedigen tegen CCR-regelgeving uit Straatsburg en te pleiten voor een uitzondering?

Antwoord 6 Minister Harbers
Er is geen sprake van verschil in technische voorschriften van de CCR en de EU. De voorschriften zijn in geharmoniseerde vorm ondergebracht in één technische standaard (zie de beantwoording bij vraag 2). Beide regelgevende kaders, van de EU en de CCR , verwijzen naar de ES-TRIN en kennen een hardheidsclausule waarmee in individuele gevallen door de scheepseigenaar om een uitzondering van de voorschriften in ES-TRIN kan worden verzocht. De aanvraag van een hardheidsclausule wordt, afhankelijk van het type binnenschipcertificaat, door de Nederlandse delegatie ingediend bij de technische werkgroep van de EU (CESNI) of de CCR, maar het gaat om dezelfde procedure.
Reactie ASV:
De Minister zou natuurlijk kunnen vragen de evaluatie die in het rapport “schepen van de toekomst” als mogelijkheid genoemd wordt, nu eindelijk eens te houden en dan te concluderen of Europa dit echt wel wil. Zo niet, dan zou men tot het schrappen van die jaartallen over kunnen gaan en zeggen dat inderdaad bepaalde groepen schepen binnen het segment onevenredig hard getroffen worden en dat men die wil behouden gezien de klimaatverandering en de wens van Europa van een modal shift.

Vervolg Antwoord 6 Minister Harbers
Het behartigen van het belang van de Nederlandse binnenvaart is altijd het uitgangspunt bij het optreden in relevante internationale gremia. Daar is echter ook input van de sector voor nodig. Via het aanvragen van een hardheidsclausule kan de sector aantonen waar men tegen-

aan loopt.
Reactie ASV:
De hardheidsclausule is onwerkbaar. Men moet alles investeren wat men heeft en vervolgens heeft men geen idee of men dan wel zijn bedrijf kan behouden. Zowel de expert, als NBKB, als ILT als het Ministerie en tenslotte de CCR kunnen negatief besluiten en dan is de ondernemer alles kwijt. Het gaat ook over veel te veel zaken (in 2035 20 moeilijke en deels onmogelijke eisen). Het gaat over 3.000 schepen à 20 eisen en een CCR die maar 2 maal per jaar bij elkaar komt. (Zie bijlage hardheidsclausule onder deze reactie)

Vervolg Antwoord 6 Minister Harbers
Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat roept scheepseigenaren op van de hardheidsclausule gebruik te maken als zij niet aan de regels kunnen voldoen en zal alle medewerking verlenen aan aanvragen hiervoor. Als er meerdere aanvragen komen voor afwijking van dezelfde regels, zou dit op internationaal niveau argumenten kunnen creëren voor een meer algemene oplossing en/of herziening van deze regel.
Reactie ASV:
Als schippers dit werkbaar hadden gevonden, hadden ze dat allang toegepast. Denkt de Minister nu echt dat schippers liever hun schepen waar ze op wonen, op werken en die hun pensioen zou moeten waarborgen, voor een habbekrats laten slopen als ze ook maar enigszins het idee gehad hadden, dat ze geholpen zouden zijn met de hardheidsclausule? En denkt de Minister nu echt dat al die experts, werkzaam bij verzekeringsbedrijven hun klanten liever verliezen door het schip te laten slopen dan dat ze hen aanbevelen de hardheidsclausule toe te passen als ze er maar een greintje vertrouwen in zouden hebben gehad? Zij willen hun klanten behouden, wij onze schepen. Dat we ons gedwongen voelen de schepen uit de vaart te nemen, zegt genoeg. Een weg vervolgen die al jaren doodlopend blijkt te zijn, is misschien niet het verstandigste idee.
Daarbij komt: een hardheidsclausule is er in de regel voor uitzonderingen op een maatregel. Maar dit zijn geen uitzonderingen meer. Dit betreft hele categorieën schepen waarbij je echt geen helderziende hoeft te zijn om te begrijpen dat een deur waar je al tientallen jaren doorheen kan niet opeens een paar centimeter groter hoeft te zijn, omdat er anders levensgevaarlijke situaties ontstaan (om maar iets te noemen).

Vraag 7
Maakt u zich zorgen om de Nederlandse binnenvaart?

Antwoord 7 Minister Harbers
Er moet de komende jaren het nodige gebeuren om de binnenvaart toekomstbestendig te maken. De maatregelen die daarvoor moeten worden genomen, zijn beschreven in de brief aan uw Kamer van 30 november 2022 over de toekomst van de binnenvaart. Deze maatregelen worden de komende maanden samen met de binnenvaartsector nader uitgewerkt in de vorm van een concrete actieagenda.

Vraag 8
Welke concrete acties gaat u ondernemen om de Nederlandse binnenvaart te beschermen tegen deze nieuwe one-size-fits-all regulering?

Antwoord 8 Minister Harbers
De Nederlandse delegatie heeft zich de afgelopen jaren internationaal hard gemaakt voor versoepeling van de meest knellende technische eisen (zoals stuurhuisglas, autokranen, geluid, vluchtwegen door keukens etc.). Daarmee is de sector honderden miljoenen aan verplichte investeringen bespaard.
Reactie ASV:
Dit is toch wel het omdraaien van de feiten. Er is geen enkele sector die met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moet voldoen. Zeker niet de concurrent van deze sector: de vrachtwagensector, noch het spoor. Dus hoezo bespaard? Er is in deze sector een enorme hoeveelheid geld onttrokken die de sector had kunnen besteden aan zinvolle zaken zoals vergroening. En dan zien we dat we nu "toekomstbestendig" gemaakt moeten worden? Dat hadden schippers graag gewild, maar dat is hen nu juist ontnomen door 139 eisen op te leggen waarvan nut noch noodzaak aangetoond zijn, maar waarvan iedereen weet dat het onhaalbaar is.

Vervolg Antwoord 8 Minister Harbers
Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de bepalingen die vanaf 2035 in werking treden en wat het (economische) effect is van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal schepen en de mogelijke knelpunten in dat verband. Uit dit onderzoek zal moeten blijken of aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn.
Reactie ASV:
Gezien de voorgaande antwoorden van de Minister, ongetwijfeld door het Ministerie aangegeven, hebben wij geen hoop op dat men, zonder daartoe gedwongen te worden, maatregelen als "mogelijk" ziet.

Hoogachtend,

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

1) NPO Radio 1, 28 januari 2023, Bijna niet meer rendabel om als binnenschipper te varen | NPO Radio 1

Voor meer informatie:
- https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bijlagen-en-uitleg-downloaden/
- Bijlage hierna betreffende de werking van de hardheidsclausule

De Hardheidsclausule
Minister Harbers heeft het over "hulp" bij gebruik maken van de hardheidsclausule. De "hulp" bij de hardheidsclausule is al eerder toegezegd; al in 2009. Daar is niets van terechtgekomen. Ook toen al zag de ASV dat aankomen.
Over de hardheidsclausule heeft de ASV in 2009 (ten tijde van de crisis) het volgende geschreven:

De hardheidsclausule, reddingsboei of fopspeen, hoe gaat het uitwerken?
Juist in deze tijd van crisis is het meer dan ooit nodig dat ondernemers vertrouwen houden in de toekomst. Maar juist nu wordt dat vertrouwen ondermijnd door de onzekerheid van heel veel schippers. Kan ik mijn schip laten voldoen aan de CCR eisen, hoeveel gaat het me kosten en valt het ooit terug te verdienen?
De datum van ingang van de CCR eisen (ROSR) komt steeds dichterbij. Er wordt gesproken over uitstel van twee jaar, maar er is nog geen besluit genomen. Er wordt gesproken over uitzonderingen, aanpassingen en dergelijke, maar ook die besluiten laten maar op zich wachten.
In overleg met de Nederlandse vertegenwoordigers van EBU en ESO op 5 maart 2009 is over de hardheidsclausule door DGLM en IVW een toelichting gegeven en de conclusies zijn in het onderstaande verwoord.

De hardheidsclausule: Artikel 24.04 Overige afwijkingen
4. Indien de toepassing van de in dit hoofdstuk genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt, kan de Commissie van Deskundigen op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in ***het certificaat van onderzoek worden aangetekend.***
Dat deze clausule uitsluitend in individuele gevallen kan worden toegepast volgt onder andere uit het feit dat de toegestane afwijking in het certificaat moet worden aangetekend.
Het aannemelijk maken dat de toepassing van een bepaling moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt dient uiteraard door betrokkene gedaan te worden. Hij kan daarbij natuurlijk ondersteund worden door zijn branche-organisatie.
De coulance, waarover de Staatssecretaris (Huizinga, red) in het AO van 3 februari

sprak, houdt in dat in redelijkheid technisch wordt meegedacht door IVW. Daarnaast zal IVW assisteren bij het opstellen van de aanvraag aan de CCR.
Of er een aanbeveling gedaan wordt om af te wijken van de voorschriften wordt dus door de CCR besloten. De Nederlandse delegatie zal zich in de discussie over dat besluit ook coulant opstellen.
In z'n algemeenheid kan gesteld worden dat het makkelijker wordt om een aanbeveling van de CCR te krijgen naarmate betrokkene grotere financiële inspanningen heeft verricht en door (andere) maatregelen het gestelde doel dichter benaderd heeft. "

opmerkingen ASV (destijds in 2009)

Coulance, alweer een wassen neus
Er wordt meerdere malen gerefereerd aan de coulance waar de staatssecretaris (Huizinga, red) over sprak in verband met de keuringen. Dat lijkt heel wat, maar als je de tekst leest, stelt dat niets voor en dat is ook logisch, want wij willen erop wijzen dat in geval van CCR dit niet iets is waar een land zelfstandig een mate van coulance in toe kan passen. Kom je met je schip over de grens dan
wordt gewoon gekeken of je aan de regels voldoet. Ook nu al wordt er in Duitsland op gecontroleerd. Coulance wordt uitgelegd als "technisch meedenken" door de IVW. En coulant opstellen door de Nederlandse CCR delegatie in de discussie. Dat zal vast niet zijn wat de Kamerleden hadden begrepen tijdens het overleg toen de staatssecretaris hen geruststelde over de gevolgen van de uitvoering van invoering van de CCR eisen.

Eerst zoveel mogelijk investeren en dan maar kijken of het goedgekeurd wordt.
De zin "In z'n algemeenheid kan gesteld worden dat het makkelijker wordt om een aanbeveling van de CCR te krijgen naarmate betrokkene grotere financiële inspanningen heeft verricht en door (andere) maatregelen het gestelde doel dichter benaderd heeft. " maakt duidelijk voor welke onmogelijke opdracht ondernemers komen te staan. Eerst veel investeren om je schip zoveel mogelijk te laten voldoen aan de eisen en dan volledig overgeleverd zijn aan een instantie die je nergens op af kunt rekenen. Die een volledig ondemocratisch gehalte heeft en geen normale klachtenprocedure kent. Je bent als schipper volledig overgeleverd. Je weet dus nooit of je investering zinvol zal zijn of niet.

Voorts heeft IVW een beknopte procedure opgesteld waarin is aangegeven hoe IVW handelt wanneer er een beroep gedaan wordt op deze hardheidsclausule.
Procedure HARDHEIDSCLAUSULE

In zowel het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) als ook in de Europese richtlijn 2006/87/EG is in Artikel 24.04, vierde lid een bepaling opgenomen die bekend is als de hardheidsclausule.
Ook schepen die een volgens de Europese richtlijn gecertificeerd zijn en niet op de zone R (internationale Rijn) varen is in Artikel 24a.04 dezelfde bepaling opgenomen:

Alléén individuele gevallen kunnen met behulp van een aanbeveling gebruik maken van de hardheidsclausule. Daarbij zijn onuitvoerbaarheid van gestelde voorschriften of onevenredig hoge kosten als reden aan te voeren om gebruik te maken van art 24.04.

In zowel het ROSR als ook in de Europese richtlijn 2006/87/EG is in artikel 2.19, eerste en derde lid uitgelegd waarvoor een aanbeveling bedoeld is. Door aanspraak te maken op art 24.04 kunnen ook onuitvoerbaarheid of onevenredig hoge kosten een reden zijn om ontheffing aan te vragen van de vigerende regelgeving.
Met een aanbeveling kan de commissie van deskundigen afwijkingen van de reglementen, genoemd in het ROSR of Bijlage II van de richtlijn, toestaan mits de toegepaste materialen, inrichting of uitrustingsstukken, dan wel andere bouwkundige maatregelen getroffen worden die door het comité als gelijkwaardig zijn erkend.

In een aanbeveling kan de commissie van deskundigen aanvullende eisen stellen om het beoogde voorschrift zoveel mogelijk te realiseren. De aanvullende eisen kunnen zowel een technische aanvulling zijn als ook een operationele beperking van de bedrijfsvoering van het schip betreffen.

Uitzonderingen op basis van onevenredig hoge kosten is NIET bedoeld om onrendabele ondernemingen in stand te houden. De overgangsbepalingen hebben in 2004 een einddatum gekregen om juist oneerlijke concurrentie tegen te gaan en de binnenvaartschepen als economisch productiemiddel te exploiteren.

Deze laatste zin is vanaf juli 2009 vervangen door:
Door de financiële crisis in de binnenvaart is een internationale werkgroep gestart om een procedure uit te werken die invulling geeft aan het gebruik/toepassen van de hardheidsclausule (ROSR, Art 24.04 4e lid) Als basis is het onderstaande Nederlandse schema te gebruiken.

Hoe te handelen:

Door de scheepseigenaar	*Door IVW – TE Binnenvaart*
De eigenaar van het vaartuig, of zijn vertegenwoordiger, dient bij de IVW het schriftelijke verzoek in om gebruik te maken van art 24.04, vierde lid.	*IVW houdt registratie bij van de ingediende aanvragen.*
De eigenaar maakt een aanbeveling op grond van art. 2.19 waarin is aangegeven waarom van welk voorschrift wordt afgeweken, en wat men heeft gedaan om aan de intentie van het voorschrift te voldoen.	
De benodigde scheepsgegevens zijn : *- scheepsnaam* *- unieke Europese scheepsidentificatienummer* *- afwijking(en) van reglement aangeven en per afwijking onderbouwen waarom van art. 24.04 gebruik gemaakt wordt* *- per afwijking aangeven welke alternatieve maatregelen getroffen zijn*	*- IVW beoordeeld de voorgestelde alternatieven* *- Mogelijk dat IVW in de aanbeveling aanvullende technische voorwaarden of exploitatie voorwaarden stelt aan het vaartuig.* *- Na instemming van IVW zal het schip een voorlopig certificaat van onderzoek ontvangen totdat het comité uitspraak heeft gedaan.* *- IVW zal de aanbeveling bij het relevante internationale gremium voorleggen*
De eigenaar past zijn vaartuig en de aanbeveling aan naar de gemaakte opmerkingen en dient opnieuw zijn gewijzigde aanbeveling in. *of De eigenaar trekt zijn verzoek in.*	*IVW zal de internationale op- en aanmerkingen terugkoppelen naar de aanvrager.* *Internationale acceptatie*
	Bij internationale instemming zal IVW op het definitieve scheepscertificaat bij punt 52 een aantekening maken dat met de aanbeveling een afwijking van het reglement is toegestaan.

Naar aanleiding van bovenstaande schreef de ASV in 2009 over de te volgen procedure:

De uitvoering van de hardheidsclausule
Nu is er een bijlage verschenen van de IVW omtrent de toepassing van de hardheidsclausule i.r.t. de overgangsbepalingen technische voorschriften. De procedure blijkt (zoals gevreesd) ingewikkeld te zijn met een volkomen onvoorspelbare uitkomst. Ik wil graag speciaal de aandacht vestigen op deze
passage:
"Uitzonderingen op basis van onevenredig hoge kosten is NIET bedoeld om onrendabele ondernemingen in stand te houden. "

Volgens het kleine schepen rapport waren vóór de crisistijd al alle kleine schepen (tot 1500 ton!!) onrendabel. Dus wat betekent dit? Allemaal slopen?

In een zeer recent schrijven is bovenstaande zin opeens verdwenen en vervangen door *"Door de financiële crisis in de binnenvaart is een internationale werkgroep gestart om een procedure uit te werken die invulling geeft aan het gebruik/toepassen van de hardheidsclausule (ROSR, Art 24.04 4e lid) Als basis is het (hiervoor genoemde) Nederlandse schema te gebruiken."*

De vraag is: is het (dat de procedure niet bedoeld is om onrendabele ondernemingen in stand te houden) ook uit de hoofden verdwenen of was het alleen te duidelijk als men dit zwart op wit vastlegde?

Gelukkig verschijnt er nu een tekst waarin duidelijk wordt wat een geweldige hulp we krijgen in verband met de crisis. Helemaal niets. Is dit die coulance?

Ook schrijft men:
De economische gevolgen voor bestaande schepen zijn in overleg met bedrijfsleven in overgangsbepalingen vastgelegd.
Een onbegrijpelijke zin. De economische gevolgen zijn, voor zover ons bekend, alleen in een Duits rapport vastgelegd. En die gevolgen blijken dramatisch. Gemiddeld 11,4 aanpassingen à 44.000 DM en daarbovenop nog eens een extra 300.000 DM om aan de manoeuvreereisen te kunnen voldoen!!!!
Men ging er in het rapport vanuit dat bij meer dan 1 noodzakelijke aanpassing (88.000 DM) dit zou leiden tot het stoppen met het bedrijf. Economische gevolgen staan volgens ons nergens vastgelegd in overgangsbepalingen. Het bedrijfsleven (wie is dat?) is voor zover ons bekend, door middel van overleg met de bonden, alleen gevraagd mee te denken over de termijnstelling. Dus niet óf, maar wanneer de eisen van kracht zouden worden.

Wat nu?
Er is nu door ESO en EBU gevraagd de invoering van de CCR-regels (ROSR) met twee jaar uit te stellen. Dat is een begin, maar er is nog geen besluit over genomen. En na die twee jaar is dit probleem niet opgelost! Dus wat doen we dan? Wat ons betreft moeten die regels van tafel!!
Nog steeds heeft niemand ons kunnen vertellen waarom ze nodig zouden zijn.

Namens de ASV
Sunniva Fluitsma
(2009!!!!!)

1. *ES_TRIN_2021_nl.pdf (cesni.eu)*
2. *Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.*
3. *Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR).*
4. *https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2019/04/Guide_Sp_craft_nl.pdf#search=%22ontheffing%22*
5. *Kamerstuk 31 409, nr. 373*

Reactie ASV op antwoorden Harbers verdwijnen kleine schepen

"Het Ministerie I&W gaat kleinere schepen helpen bij de hardheidsclausule" zegt Minister Harbers als antwoord op vragen van de heer Alkaya (SP).

Antwoorden van Minister Harbers helpen de binnenvaartschippers niet

Alkaya vroeg Harbers naar de gevolgen van het verdwijnen van schepen tot 1.500 ton als gevolg van het aflopen van de overgangsbepalingen van strengere eisen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Daarmee worden voorschriften voor nieuwbouwschepen ook van kracht voor bestaande schepen. Die kunnen daar niet aan voldoen.

Misschien denkt Minister Harbers dat schippers gerustgesteld zijn na zijn toezegging, maar de ervaring leert dat we van die hulp van het Ministerie bitter weinig kunnen verwachten.

Weet u nog van de "coulance" die toegepast zou worden met het uitvoeren van de regelgeving? Ondertussen houdt ILT (en dus het NBKB en dus de experts) gewoon vast aan de letter van de eisen en kom je er als schipper echt niet mee weg als je zegt: "maar er zou toch coulance toegepast worden?"

Hulp alleen voor "vergroende" schepen

En over welke schepen hebben we het die geholpen zouden moeten worden? Het lijkt erop dat Minister Harbers vindt dat je eerst enorm moet investeren in het vergroenen van je schip om voor eventuele "hulp" in aanmerking te komen. Natuurlijk beweert het Ministerie dat het voor alle kleinere schepen zou gelden (tot 1.500 ton), maar we lezen in het antwoord toch echt:

"Recentelijk is in de media aandacht besteed aan kleine schepen waarin Stage V of Euro VI motoren worden geplaatst met subsidie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (…..) Uit eerdergenoemd onderzoek zal blijken in hoeverre deze schepen nog tegen knelpunten in de regelgeving aanlopen. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de eigenaren van dergelijke schepen ondersteunen bij een beroep op de hardheidsclausule van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart".

De woorden zijn duidelijk: Harbers wil alleen de reeds "vergroende" schepen helpen (voor zover dat al kan). Dat lijkt chantage. Eerst al je geld uitgeven aan vergroenen en dan maar afwachten of die hulp nog komt. Want je bent natuurlijk nog nergens zeker van, alleen dat je enorm veel geld hebt geïnvesteerd in iets wat in feite geen toekomst heeft, zolang de CCR-regelgeving niet van de baan is.
Dus waarom laten sommige vakbladen zich dan overtuigen dat deze hulp voor alle kleinere schepen zou gelden, vraag je je af?

Die hulp helpt niet

En wat zou er gebeuren als het Ministerie wel alle betreffende schepen zou helpen met het aanvragen van de hardheidsclausule? Weet de Minister wel dat het zo'n 60% van de Nederlandse binnenvaartvloot betreft (en 80% van de Duitse en Belgische binnenvaartvloot) waarbij voor al die duizenden schepen individueel een hardheidsclausule aangevraagd moet worden (er wordt tenslotte in al die landen hetzelfde gekeurd houdt het Ministerie vol, ook al hebben wij andere ervaringen)? En weet de Minister wel dat het om meerdere eisen gaat per schip? Weet de Minister wel dat ILT het werk nu al niet aankan en uit te geven certificaten veel te lang laat liggen? Weet de Minister wel dat de CCR (die uiteindelijk beslist) slechts 2 maal per jaar bij elkaar komt en dan zich over duizenden hardheidsclausules mag gaan buigen?

Is de Minister het niet met me eens dat daar de hardheidsclausule nooit voor bedoeld kan zijn, maar dat zo'n clausule geldt voor redelijke regelgeving waarbij in uitzonderlijke gevallen de hardheidsclausule ingezet kan worden? Een hardheidsclausule kan nooit bedoeld zijn om onredelijke regelgeving te herstellen. Een hardheidsclausule is bedoeld voor uitzonderingen, maar als je regels maakt met de bedoelingen dat een heel segment schepen van de markt verdwijnt, hebben we het niet meer over uitzonderingen. Dit is een wassen neus, die toezegging.

Een onwerkbare procedure blijft onwerkbaar, ook met hulp van het Ministerie

En wat schieten we op met die "hulp" als de procedure op zich onwerkbaar is? Men vraagt zich af waarom er zo weinig gebruik van de hardheidsclausule gemaakt wordt, terwijl er al zo vaak zo duidelijk uitgelegd is dat de eis tot maximale investering terwijl er geen enkele garantie is op een mogelijke positieve uitkomst, geen enkele verstandige ondernemer gaat doen. Hoe kan het zijn dat een Minister voortkomend uit een ondernemerspartij dat niet begrijpt?

Alweer een onderzoek

En we gooien er maar weer eens een onderzoekje tegenaan. Minister Harbers laat momenteel onderzoek doen naar de effecten van het aflopen van de ROSR-overgangsbepalingen. Meneer Harbers, gebruik uw gezonde verstand. Kijk wat er al verdwenen is aan kleinere schepen en kijk hoeveel schepen er zijn gebouwd voor 1976. Al die schepen hebben een enorm probleem. U heeft een enorm probleem, want dit is nu al een omgekeerde modal shift.
En wees eerlijk: kom niet met verhalen over oudere schippers en geen opvolgers. Een productiemiddel dat zijn geld opbrengt, zoals een binnenvaartschip, heeft altijd een opvolging, behalve als de toekomst door de ROSR-eisen ontnomen wordt. De Minister weet dat "verladers en bevrachters aangeven dat kleinschalig vervoer over de binnenwateren belangrijk is en blijft. Dus waarom geld uitgeven aan een onderzoek "dat onder andere in kaart zal brengen of de afname van het aantal kleine schepen een negatief effect heeft op het verplaatsen van goederenstromen van de weg naar het water en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen."
Eén en één is twee zou ik zeggen. Als er op kleinere vaarwegen niet meer gevaren wordt, dan kan dat niet opgevangen worden door grotere schepen, want die kunnen daar dus niet varen. Blijft over… inderdaad: de vrachtwagens. Minimaal 50.000 extra vrachtwagens om de lading op te vangen die vanuit de kleinere schepen gaat verdwijnen naar vervoer over de weg. Hoeveel onderzoek heeft men nodig om te bedenken dat we dat niet willen?

De markt moet het oplossen

Als klap op de vuurpijl geeft Minister Harbers op de vraag van Alkaya welke acties Harbers verder onderneemt om te voorkomen dat het aantal (kleine) binnenvaartschepen afneemt, antwoord dat daar ook een opgave voor de markt zelf ligt.

De markt zelf, waar door de CCR keihard op ingegrepen is, mag een probleem oplossen wat bewust gecreëerd is. En waarom zou "de markt" dat eigenlijk doen? Die markt is vleugellam gemaakt en niet beschermd door het Ministerie I&W tegen

deze kaalslag, integendeel, wetende dat de Rijnvaartcommissarissen met dit onzalige idee akkoord gegaan zijn (of misschien zelfs hebben geïnitieerd).

Het probleem ligt nu bij Europa, die het belang van de kleinere schepen inziet, zeker gezien de klimaatverandering. Het belang ligt bij deze maatschappij, waarbij die zelfsturende schepen er nog lang niet zijn die vele ambtenaren zo graag in de plaats hadden gezien van de huidige vloot.

Dat die kleinere schepen niet nieuwgebouwd worden is kennelijk een enorme tegenvaller voor degenen die dachten met deze regelgeving dit af te dwingen. Maar economische wetten gelden ook hier: als er niet mee verdiend kan worden, zal het ook niet op de markt komen, zo simpel is het. En dan moet je niet naar die markt wijzen, dan moet je kijken wat er mis is gegaan in het beleid van de afgelopen jaren en hoe dat beter kan. Nota bene schrijft de Minister: “De overheid kan niet in marktomstandigheden treden. ”De overheid heeft dat natuurlijk allang gedaan! En wel door eisen op te leggen bij de binnenvaart waar haar concurrenten (vervoer over weg en spoor) helemaal niet aan blootgesteld werden. Is dat geen ingrijpen in de markt?

Maar nog steeds wordt ingezet op die nieuwbouw, zien we als de Minister antwoordt: *“Dat neemt niet weg dat in het kader van het lopende onderzoek naar de effecten van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal (kleine) schepen ook bezien zal worden welke kansen er zijn voor (innovatieve) kleinschalige binnenvaartconcepten. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de invloed van nieuwe vervoersconcepten, hoe verladers hierop inspelen en initiatieven op het gebied van smart shipping.”*

Omgekeerde modal shift

Alkaya waarschuwt ervoor dat door afname van kleine binnenvaartschepen minder vracht per schip vervoerd kan worden. Dat gaat dan al voorbij aan het feit dat er al heel veel kleine schepen verdwenen zijn: de laatste 10 jaar is bijna een kwart van de schepen tot 1.000 ton verdwenen: van 2.607 naar 1.995 schepen tot 1.000 ton. Schepen tussen de 1.000 en de 2.000 ton verminderden van 1.269 tot 1.159 schepen, gezamenlijk een equivalent van zeker 20.000 vrachtwagens.

Het klopt dan ook niet wat Alkaya zegt: De door de overheid gewenste modal shift van lading naar het water (en spoor) kan zodoende juist averechts uitpakken. De gewenste modal shift is tenslotte al jarenlang een reverse modal shift. Het grote verlies van kleinere schepen wordt niet goedgemaakt door wat extra containers en het in de markt brengen van grotere schepen, die vangen dit verdwenen werk niet op. Maar volgens Harbers is het nog niet te zeggen “of de lading ook naar het wegvervoer zal gaan of dat deze wordt overgenomen door grotere schepen of dat verladende bedrijven hun activiteiten verplaatsen.”

Zelfs als die bedrijven hun activiteiten willen verplaatsen, zal dat moeilijk zijn om nog een plekje langs de waterkant te vinden aangezien de projectontwikkelaars inmiddels iedere mogelijkheid gebruiken om die prachtige dure huizen met uitzicht op het water te kunnen bouwen. En mochten de bedrijven toch kunnen verplaatsen, dan betekent dat wel dat hele delen van Nederland, de delen waar geen grote vaarwegen liggen, afhankelijk worden van vervoer over de weg.

Ook hierbij vraag je je af waarom het nodig is te wachten op het lopende onderzoek naar de effecten die daarover meer duidelijkheid zou moeten geven.

Desastreuse gevolgen van een dramatisch beleid

Vervolgens meldt Harbers: “Tot die tijd kan niet worden ingeschat welk effect op de CO2-uitstoot wordt verwacht, omdat nog niet bekend is wat de gevolgen betekenen voor de modal split.”

Ook daarbij geldt weer: wetende hoeveel meer CO2 er uitgestoten wordt door vrachtwagens weet men ook welke desastreuse effecten optreden bij het verdwijnen van al die duizenden schepen tot (in ieder geval) 1.500 ton. Al die onderzoeken is verloren geld maar nog veel belangrijker, het is verloren tijd waarop er weer niet ingegrepen wordt in dit dramatische beleid.

Vragen Daniel Koerhuis (VVD) over CCR eisen

Vragen van het lid Koerhuis (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht dat het bijna niet meer rendabel is om als binnenvaartschipper te varen (ingezonden 6 februari 2023).

Vraag 1
Kent u het bericht «Bijna niet meer rendabel om als binnenvaartschipper te varen»?1

Vraag 2
Klopt het dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voorstelt om de hoogte van slaapvertrekken van bestaande binnenvaartschepen te verhogen?

Vraag 3
Klopt het dat op een binnenvaartschip het huisrecht geldt onder het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM)?

Vraag 4
In hoeverre is het voorstel om de hoogte van slaapvertrekken van bestaande binnenvaartschepen verplicht te verhogen een inbreuk op het huisrecht onder het EVRM?

Vraag 5
Als er inderdaad een inbreuk op het huisrecht is, waarom zouden dan voor binnenvaartschepen andere regels gelden dan voor

huizen?

Vraag 6
Welke andere voorstellen doet de CCR voor bestaande binnenvaartschepen?

Vraag 7
Hoe kijkt u aan tegen de andere voorstellen van de CCR?

Vraag 8
In hoeverre klopt het dat het hierdoor niet meer rendabel is voor een groot deel van de kleine binnenvaartschepen om te varen? Wat is hiervan de impact op de «modal shift» van het goederenvervoer naar binnenvaartschepen? Wat is hiervan de impact op de Integrale Mobiliteitsanalyse?

Vraag 9
Klopt het dat u in gesprek bent met de binnenvaartsector over de voorstellen van de CCR? Wat is hiervan de stand van zaken?

Vraag 10
Klopt het dat u vrijstellingen kan vragen voor de voorstellen van de CCR? Welke vrijstellingen wil de binnenvaartsector graag krijgen? Welke vrijstellingen wilt u vragen?

Vraag 11
Hoe kijken andere Europese landen aan tegen de voorstellen van de CCR? Welke vrijstellingen willen andere Europese landen vragen? Welke vrijstellingen hebben andere Europese landen gekregen?

Vraag 12
Herinnert u zich uw voorstel om toiletten van bestaande pleziervaartschepen verplicht te verzegelen?

Vraag 13
Wat is hiervan de stand van zaken?

Vraag 14
Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

1 NPO Radio 1, 28 januari 2023 (https://www.nporadio1.nl/fragmenten/nieuwsweekend/14bafae6- 7244-4a64–892d-fd52fca34282/2023-01-28-bijna-niet-meer-rendabel-om-als-binnenschipper-tevaren) kv-tk-2023Z01919

Provinciale verkiezingen

Provinciale verkiezingen: kiezers trekken met spitssluitingen!

Provincie Zuid-Holland: FvD, SGP, PVV, VVD, CDA BBB, JA21, DENK, 50plus en PvdA vinden dat tijdens de spits bruggen voor de binnenvaart gesloten mogen blijven!

Onderzoeken tonen echter aan dat een spitssluiting grote negatieve gevolgen heeft voor vervoer over water, terwijl het vervoer over de weg er slechts heel beperkt baat bij heeft (de brugopening houdt even een stroom auto's vast die daarna sneller door kan rijden).
Dit weet men al vanaf 2006.

Een voorbeeld van een rapport (Rijkswaterstaat) betreffende de effecten va spitssluitingen (zie o.a. vanaf pagina 49)

Interactie Modaliteiten, Deel III: Bedieningregimes 24 augustus 2006

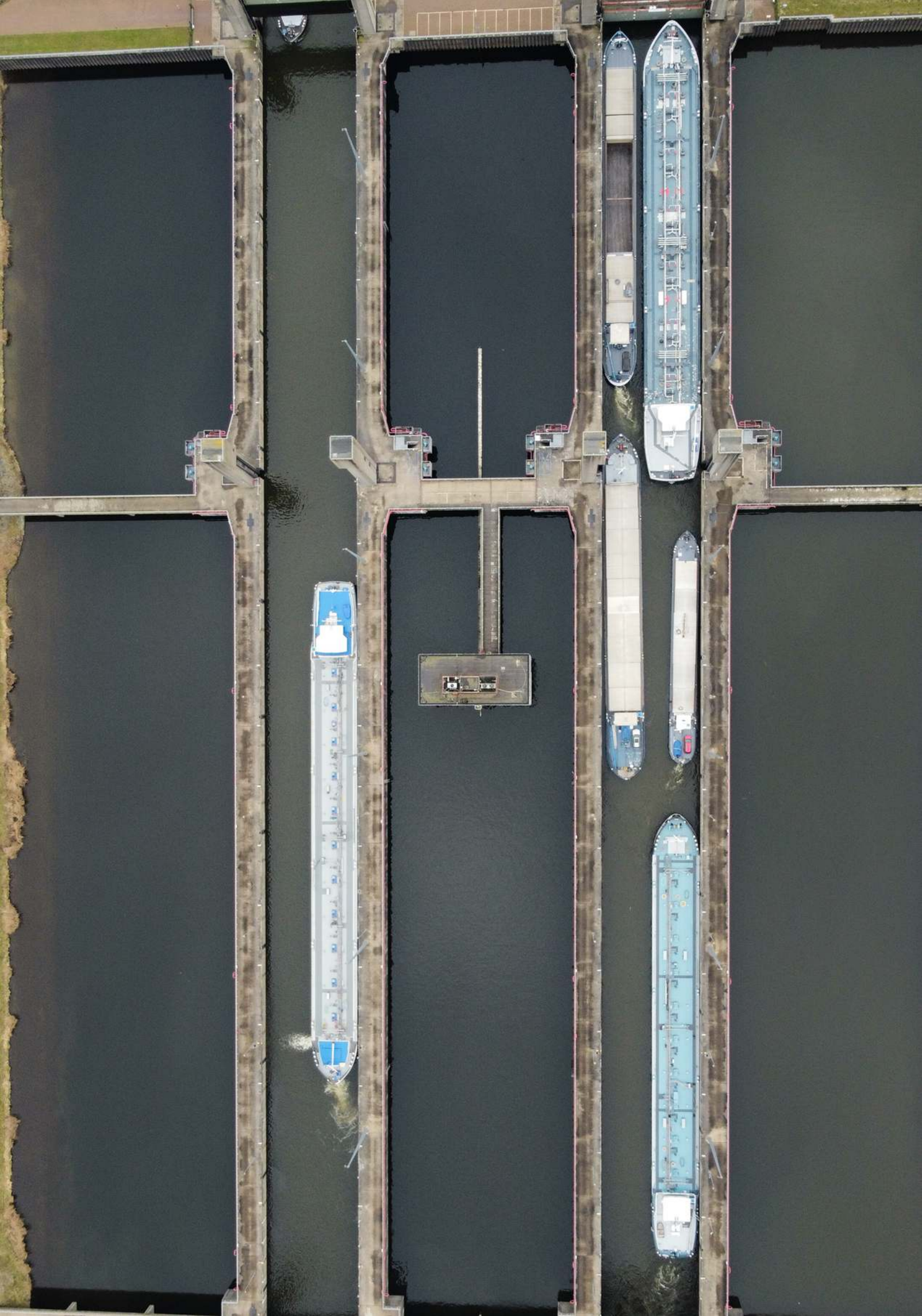
De invloed van bedieningsregimes op de interactie tussen weg- en scheepvaartverkeer bij een brug.

Scheepvaartverkeer
"….Als tijdens de spits zich meerdere schepen aanmelden bij de brug, moeten ze allemaal wachten tot de eerste brugbediening na de spits. Omdat een brug per opening maximaal 10 minuten open mag staan, is het mogelijk dat niet alle schepen met de eerste opening kunnen passeren. Deze twee effecten zorgen ervoor dat de gesommeerde wachttijd voor de scheepvaart bij een volledige spitsuursluiting oploopt met gemiddeld een factor 100 t.o.v. de referentie: geen spitssluiting. In absolute termen loopt de gesommeerde wachttijd op van 0,4 uur/week naar 40 à 50 uur/week en de gemiddelde wachttijd van 0,15 minuut naar 15 minuten/schip. **Voor de scheepvaart pakt een volledige spitsuursluiting dus dramatisch slecht uit. ….**"

Wegverkeer
"….Onderlinge vergelijking van een volledige spitsuursluiting met één met 6 brugopeningen laat in het algemeen geen grote verschillen zien voor het wegverkeer. …."

Tot zover het rapport
Het lijkt erop dat men tegemoet wil komen aan onderbuikgevoelens van potentiële kiezers, lees automobilisten. Dit kan nooit ten bate komen aan de hele maatschappij.

DANK aan SP, PvdD, GroenLinks, D66, ChristenUnie, Volt, BVNL. Deze partijen in Zuid-Holland zien het belang van de binnenvaart en willen binnenvaart laten varen! Geen spitssluitingen opleggen. Meer binnenvaart is minder files en enorme CO2-reductie.



Ministerie I&W

Top 5

Reactie op het artikel van Rijkswaterstaat “Top 5 overtredingen in Binnenvaart”

Het is inmiddels lente en misschien is dat de reden dat RWS wel heel erg mooi weer aan het spelen is.

Na het lezen van het artikel moet je haast wel denken wat een onverantwoorde mensen die schippers toch zijn. Ze spotten met de veiligheid, want “wie wil er eind van de dag nu niet veilig thuiskomen?”, aldus de veronderstelling in de laatste zin van Brenda Polman (adviseur RWS). Schippers slapen doorgaans op hun schip. Dus dat veilig thuiskomen heeft hiermee niets te maken en dit geeft meteen aan hoever veel mensen bij RWS afstaan van de praktijk in de binnenvaart.

In de kop van het artikel is te lezen: “Met name de regels rondom de vaar- en rusttijden zijn overtreden.” Alsof dát er als verrassing uit sprong tijdens de controles. Maar even verderop lezen we dat juist daar ook de focus op lag bij deze controles. Dus ja, waar je naar zoekt, zal je hier en daar ook wel vinden, lijkt me.
Dan presenteert RWS vol euforie een Top 5. Wauw!! Waarbij 4 van de 5 punten nog helemaal niet zeggen of er werkelijk een overtreding is begaan. Enkel is er in 4 van de 5 punten iets niet (op tijd) ingevuld. Wat dus helemaal NIETS zegt over de feitelijke bezetting en de genomen rusttijden. Dit neigt toch sterk naar kwaadsprekerij en zwartmakerij. Wat wil RWS hiermee aantonen?

Misschien wordt het eens hoog tijd dat deze knappe koppen eens bij zichzelf te rade gaan en hoe één en ander kan gebeuren? Waardoor wordt een schipper soms gedwongen de vaartijd overtreden? De RWS heeft een voorbeeldfunctie, maar helaas is er veel mis.

RWS controleert de schipper, maar heeft zelf zijn zaakjes niet op orde.

Top 5 van in gebreke blijven van Rijkswaterstaat:

1. Te weinig ligplaatsen. Rijkswaterstaat heeft de plicht te zorgen voor voldoende overnachtingsplaatsen om de maximaal 3 uur varen. Het huidige beleid echter sluit ligplaatsen en tovert deze om tot wachtplaatsen. Zo is bijvoorbeeld onlangs gebleken dat de palen bij de Volkeraksluizen officieel geen ligplaatsen zijn, maar wachtplaatsen. Zodra er een sluis uitligt, dan mag men daar niet meer overnachten. Ook de 3-uurs regel haalt de RWS op verschillende strecken niet. RWS verruimt wel de vaarwegen waardoor er met grotere schepen gevaren kan worden, maar past het formaat en hoeveelheid van de ligplaatsen er niet op aan. Ligplaatsen die er zijn, zijn dus sneller vol, waardoor een schipper gedwongen wordt door te varen naar een volgende ligplaats.
2. Schades en storingen aan sluizen en andere kunstwerken. Door ernstig achterstallig onderhoud is momenteel de praktijk dat de ene na de andere sluis kapot gaat. Denk aan sluis Weurt, St Andries, Grave, Bosscheveld en Sluis Empel. De ene na de andere sluis bezwijkt. Maar daarnaast zijn er ook de kleine storingen en onvoorzien oponthoud. En denk bijvoorbeeld ook aan een sluis als Terneuzen die “ineens” als spuisluis dient en dus niet meer kan schutten. En nu is het toevallig een heel grote bouwput in Terneuzen, aangezien er een nieuwe zeesluis gebouwd wordt. Op aandringen van diverse belangenorganisaties om meteen een spuikanaal aan te leggen, zegt RWS doodleuk dat dit niet nodig is. Terwijl het gewoon in de praktijk is gebleken dat de binnenvaartsluis 48 uur lang gestremd werd, omdat die als spuisluis moest dienen. Dit geeft allemaal onvoorzien oponthoud waardoor er langer gevaren moet worden om de afspraken met verladers en ontvangers na te komen, soms zelfs in combinatie met omvaren.
3. Vaarwegen verkrachten. Denk hierbij aan de langskribben en het uitdiepen van een aantal binnenbochten op de Waal waardoor de natuurlijke rem van een rivier verdwijnt en de Waal een afvoerkoker is geworden, met lagere waterstanden op de Waal, Neder-Rijn en Gelderse IJssel tot gevolg. Hierdoor moet er vracht achtergelaten worden en eerder omgevaren worden (in geval van IJssel- en Maas bestemmingen.) Verder ook de ontstening van de oevers aan de Maas en IJssel. Terwijl ons voorgeslacht mooie oevers met stenen heeft aangelegd, heeft Rijkswaterstaat deze op verschillende plaatsen weggehaald. Schippers en belangenorganisaties riepen al dat dat verkeerd zou gaan. Oevers worden weggespoeld bij hoog water en door de waterverplaatsing van schepen. Nu de oevers zover afkalven dat zelfs de stukken grond van boeren in de Maas verdwijnen, komen er steeds meer tegengeluiden en klachten en gaat RWS op die locaties een aantal stenen terugleggen. Ondertussen zijn veel grond en bomen in de rivier terecht gekomen, waardoor het extra opletten is met de diepgang en extra zuigwerking door de ondiepere oevers.

4. Te weinig personeel waardoor er “ineens” een sluis beperkt of niet schut. Onlangs weer bij de Kreekrak sluis. Te weinig personeel waardoor er maar één sluis bediend werd. Dit met lange wachttijden tot gevolg. Die onnodige vertraging dient ingehaald te worden om de gemaakte afspraken met klanten en ontvangers te halen.
5. Onbetrouwbaarheid door afstandsbediening. Camera’s zijn op meerdere complexen “ineens” slecht, oud en versleten, waardoor de sluismeester het “ineens” niet meer veilig vindt om schepen te schutten in het donker of bij slecht zicht. Hier zit natuurlijk meer achter, maar feit is dat er op een aantal locaties per direct in het donker niet meer geschut wordt. Het wachten op nieuwe camera’s duurt heel erg lang. Ook als er bijvoorbeeld een stuk hout tussen de deuren zit, kan de sluismeester dit niet zelf even weghalen, omdat deze daar simpelweg niet meer aanwezig is. Er moet iemand langs gestuurd worden, waarbij ook de aanrijdtijden aanzienlijk zijn. Ook hier hebben de belangenorganisaties al voor gewaarschuwd. Bij problemen of uitzonderlijke situaties moet er direct te plaatse bediend kunnen worden om de continuïteit te waarborgen, maar hier zijn geen mensen meer voor beschikbaar. Gevolg is dat de schipper soms de vaartijd moet overtreden om de vertraging in te halen of om op tijd door een bepaalde sluis te zijn.

Rijkswaterstaat, het zou u sieren eerst de hand in eigen boezem te steken en uw eigen problemen aan te pakken voordat u de schipper controleert op minimale “foutjes” en deze uitvergroot publiceert.

Eddie v.d. Vliet,
Namens de Algemeene Schippers Vereeniging.

Michiel van Kuiningen directeur Maritieme zaken I&W

Even voorstellen: Michiel van Kruiningen, directeur Maritieme Zaken bij IenW

Michiel van Kruiningen is per 15 februari 2023 gestart als directeur Maritieme Zaken bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Michiel volgt Brigit Gijsbers op. Zij is per 11 april 2022 plaatsvervangend DG Luchtvaart en Maritieme Zaken.

Op de site van het Ministerie I&W lezen we:

De directie Maritieme Zaken van het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritiem heeft als doel de Nederlandse zee- en binnenvaart en ook de zeehavens van nationaal en internationaal belang concurrerend, veilig en duurzaam te houden, zodat het belang voor de economie behouden blijft en zo mogelijk wordt versterkt. De beleidsdoelen van de directie vragen blijvend om aandacht, waarbij actief inspelen op toekomstige ontwikkelingen essentieel is en economische ontwikkeling en duurzaamheid in balans moeten zijn. De grootste inhoudelijke uitdaging zit de komende jaren in de verduurzaming van de scheepvaart, de energietransitie in de havens en goede aansturing van Rijkswaterstaat (RWS) in relatie tot de middelen die daarvoor beschikbaar zijn.

Michiel is op dit moment afdelingshoofd Mobiliteit bij de gemeente Rotterdam. Eerder heeft hij diverse managementfuncties binnen de gemeente vervuld waaronder in het maatschappelijke domein en de bedrijfsvoering. In het verleden werkte Michiel als beleidsmedewerker bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Michiel studeerde Vervoerseconomie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Ruth Clabbers, directeur-generaal Luchtvaart en Maritiem: “Michiel brengt naast ervaring op het lokale en regionale domein ook veel enthousiasme mee. Daarnaast is hij in staat om partijen bij elkaar te brengen wat nodig is bij de vele opgaves waar het domein van maritiem en goederentransport voor staat.”

Michiel van Kruiningen: “Ik kijk er naar uit weer terug te keren op het Ministerie waar ik mijn carrière ooit ben begonnen en met de collega’s van de directie een bijdrage te gaan leveren aan de opgave waar de Nederlandse zee- en binnenvaart en goederenvervoersector voor staat. Dit in sterke verbinding met de andere onderdelen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de sector en alle andere relevante stakeholders. Ik heb er veel zin in.”

(https://www.algemenebestuursdienst.nl/actueel/nieuws/2022/11/28/michiel-van-kruiningen-directeur-maritieme-zaken-bij-ienw)

Regelgeving

Nieuwe RSP van kracht

Vanaf 1 april is het zover: Nieuwe RSP van kracht

Met ingang van 1 april 2023 is het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) van kracht. Dit brengt een aantal belangrijke veranderingen met zich mee voor de bemanningsleden in de binnenvaart. Zo zijn aanvullende eisen voorzien voor het verkrijgen van een functie en worden er nieuwe dienstboekjes geïntroduceerd.

Nieuw model dienstboekje
Vanaf 1 april 2023 zal de SAB het nieuwe model dienstboekje uit gaan geven: “Dienstboekje gecombineerd met kwalificatiecertificaten”. Een belangrijke verandering in dit model is dat er geen 2 verschillende functies meer worden afgegeven. In plaats van een functie op de nationale wateren en een functie op de Rijn is dit nu gecombineerd tot 1 functie welke geldig is op alle Europese wateren en wateren van de CCR landen. Deze functie wordt dan “kwalificatiecertificaat” genoemd, bijvoorbeeld Kwalificatiecertificaat Matroos.
Het dienstboekje hoeft tevens niet meer elk jaar gestempeld te worden. Hou echter in de gaten dat alleen vaardagen geldig worden gestempeld en geregistreerd die niet ouder zijn dan 15 maanden op het moment dat het dienstboekje wordt overlegd voor controle bij een bevoegde autoriteit. Door deze wijziging komt de aantekening op pagina 10 te vervallen. Het aanleveren van kopieën van het vaartijdenboek blijft ongewijzigd.

Aanvullende eisen voor het verkrijgen van een eerste gecombineerde dienstboekje
Om voor de eerste keer een dienstboekje met kwalificatiecertificaat Deksman te verkrijgen moet men een pasfoto, geldig legitimatiebewijs en een medische binnenvaartkeuring (niet ouder dan 3 maanden) overleggen. Vanaf 1 april 2023 moet men naast de eerdere genoemde stukken ook een basisopleiding veiligheid deksman afronden bij een door het CBR erkende opleider en het certificaat overleggen bij de aanvraag.

Schippersboekje
Met ingang van 18 januari 2022 is, als gevolg van de EU Richtlijn, een dienstboekje specifiek voor het kwalificatiecertificaat schipper geïntroduceerd. Door het van kracht worden van het RSP wordt ook in dit reglement dit dienstboekje overgenomen. Een bezitter van een kwalificatiecertificaat schipper heeft dit boekje nodig om vaartijd aan te tonen voor het aanvragen van:

- een specifieke vergunning voor het varen op de Rijn of uitbreiding hiervan,
- een EU kwalificatiecertificaat binnenvaart – Deskundige op het gebied van vloeibaar gas (LNG),
- een specifieke vergunning voor het varen met Grote Konvooien.

Is de persoon in het bezit van een groot vaarbewijs (A/B), welke is afgegeven voor 18 januari 2022, dan moet hij eerst naar het CBR (of naar de autoriteit van het land waar het groot vaarbewijs is afgegeven) om deze om te wisselen voor het kwalificatiecertificaat schipper. Vervolgens kan de persoon met dit certificaat een dienstboekje schipper bij de SAB aanvragen.

ADN
Als gevolg van deze wijzigingen in de EU Richtlijn en het RSP vinden er ook een aantal wijzigingen plaats met betrekking tot het bijhouden van de vaartijd in het kader van de ADN voorschriften.
Met ingang van 1 september 2023 moeten ook de werkzaamheden aan boord van een type C of G schip in het kader van de voorschriften van het ADN aangetoond worden met een dienstboekje, een vaartijdenboek en het Certificaat van Goedkeuring (CvG) van betrokken schip (of schepen) van het type C of G.

Op duwbakken is het niet verplicht een vaartijdenboek aan boord te hebben en bij te houden. Om ADN-vaartijd aan te tonen en af te stempelen die aan boord van duwbakken zijn gemaakt, mag in plaats van het overleggen van het vaartijdenboek een werkgeversverklaring opgesteld worden. Een format hiervoor is verkrijgbaar op de SAB-website (sabni.nl).

De belangrijkste veranderingen in het verkrijgen van een functie
Bij deksman vooraf een “basisopleiding veiligheid deksman”;
Bij elke wijziging van functie een “medische binnenvaartkeuring” (niet ouder dan 3 maanden);
Altijd maar één functie op alle wateren (EU + CCR) en
eerdere wijzigingen met ingang van 18 januari 2022 vindt u hier (link).

Versoepeling aantonen vaardagen Rijnpatent
Voor het aantonen en verkrijgen van vaardagen op de Rijn, middels een vaartijdverklaring, was de eis dat het desbetreffende traject 16 x moest worden afgelegd. Dit wordt per 1 april 2023 teruggebracht naar 3 reizen in elke richting, echter wel in de afgelopen 3 jaar (was 10 jaar).

Alles op een rij
Vanaf 1 april 2023 wordt alleen het nieuwe model dienstboekje uitgegeven dat geldig is in alle Europese en CCR landen.
Functies worden “Kwalificatiecertificaat” genoemd.
Elk jaar verplicht afstempelen van het dienstboekje komt te vervallen. Echter wanneer het boekje ter controle aangeboden wordt, worden alleen vaardagen geteld die niet ouder zijn dan 15 maanden op moment van controle.
Aantekening “pagina 10” komt te vervallen.
Voor het verkrijgen van een eerste dienstboekje moet, naast het aanleveren van een pasfoto, geldig legitimatie bewijs en een medische binnenvaartkeuring, een basisopleiding veiligheid zijn afgerond bij een door het CBR erkende opleider.
Bij elke kwalificatiewijziging (bijvoorbeeld van deksman naar matroos) moet er een medische binnenvaartkeuring (niet ouder dan 3 maanden) overlegd worden.
Als uw oude dienstboekje (uitgegeven vóór 1 april 2023) omgeruild moet worden voor het nieuwe model moet er ook een medische binnenvaartkeuring (niet ouder dan 3 maanden) overlegd worden.
Versoepeling van 3 reizen in elke richting in de afgelopen 3 jaar voor een Rijnpatent in plaats van 16 keer.

SAB Stichting Afvalstoffen & vaardocumenten Binnenvaart.

Handhaving

CMNI-verdrag, gebruikt u het?

Onlangs heeft een schipper bij controle problemen gekregen, omdat het nummer/code op de ladingpapieren van de goederen niet de juiste zou zijn.

Nu zou volgens het CMNI-verdrag de afzender van de goederen daarvoor verantwoordelijk zijn en niet de schipper (wat ook heel redelijk zou zijn). Maar....het CMNI-verdrag regelt internationaal goederenverkeer. Hoe zit het met binnenlands (nationaal) goederenvervoer?

Voor grensoverschrijdend vervoer is het zogenaamde CMNI-verdrag van toepassing (wetten.nl - Regeling - Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) - BWBV0001808 (overheid.nl)).

In Nederland is het echter zo dat partijen contractueel vrij zijn om het CMNI-verdrag ook op nationaal vervoer van toepassing te laten zijn. Deze vrijwillige toepassing van het CMNI-verdrag moet wel door partijen zijn overeengekomen. Vervolgens is Nederlands recht aanvullend van toepassing.

De ASV is erg benieuwd of er in de praktijk van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. De concrete vraag aan u is dan ook of u hier wel eens gebruik van maakt en het CMNI-verdrag van toepassing verklaart voor nationaal vervoer over de binnenwateren?

Reacties zijn bijzonder welkom.

CMNI-verdrag is het verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), Boedapest, 22-06-2001

Artikel 6. Verplichtingen van de afzender

2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:

a. afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;
b. markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;
c. aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;
d. instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;
e. e. andere noodzakelijke gegevens e in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

Artikel 8. Aansprakelijkheid van de afzender

1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schaden en kosten die voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

a. de in **artikel 6, tweede lid,** of artikel 7, eerste lid, bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

De Vlaamse Waterweg nv

Boetecatalogus 21/12/2022

Vlaamse boetecatalogus voor de waterwegen

Het Scheepvaartdecreet van 1 juni 2022 geeft De Vlaamse Waterweg nv de bevoegdheid om bepaalde overtredingen tegen de binnenvaartreglementering te vervolgen én te beboeten.

Welk basisboetebedrag bij welke overtreding hoort, is na te kijken dankzij de boetecatalogus. Dit document geeft invulling aan de minimale en maximale strafmaat van bestuurlijke geldboetes. De boetecatalogus van De Vlaamse Waterweg nv werd bovendien gebenchmarkt met andere waterwegbeheerders, in zowel binnen- als buitenland. Grote verschillen qua boetes worden dankzij deze catalogus vermeden.

Bij overtredingen zal De Vlaamse Waterweg nv niet overgaan tot onmiddellijke inning. Een voorstel tot betaling van een bestuurlijke geldsom, voor de helft van de maximale geldboete, werd wel geïntegreerd in de boetecatalogus. Handig en overzichtelijk om bepaalde overtredingen snel af te handelen.

Met de nieuwe bevoegdheid en de ontwikkeling van de boetecatalogus wil De Vlaamse Waterweg nv zorgen voor meer veiligheid op de waterwegen.

https://www.visuris.be/Boetecatalogus

Varend ontgassen

Erasmusuniversiteit wijst Minister Harbers terecht

Al jarenlang roept tankervaarder Ton Quist dat er iets gedaan moet en kan worden aan het varend ontgassen. Al jarenlang stuurt de ASV hier ieder commissiedebat ter voorbereiding aan de Kamerleden, die deel uitmaken van de commissie Infrastructuur en Waterstaat, teksten op met dezelfde oproep. Doe er iets aan!

Die teksten ontving ook het Ministerie en de Minister maar jarenlang werd gezegd dat het niet zou kunnen.

Nu blijkt dat de overheid een verbod op de uitstoot van giftige stoffen door schepen die ons land binnenvaren jarenlang onterecht heeft tegengehouden. Uit een juridische analyse blijkt dat het varend ontgassen, waarbij giftige en kankerverwekkende stoffen vrijkomen, juist wél verboden moet worden.

Volgens opeenvolgende Ministers van Infrastructuur en Waterstaat was een verbod niet mogelijk, omdat een internationaal verdrag over ontgassen niet door alle deelnemers is goedgekeurd.

De Minister stelde in het verleden dat hij niet eenzijdig een verbod kan invoeren, omdat 'je anders gaat zien dat schepen net voor de grens (buiten ons land) gaan ontgassen. Afvaltoerisme moet worden voorkomen'.

Op dat moment rezen de vragen: wie voorziet onze Minister van informatie? Wordt hij wel juist geïnformeerd? Weet hij wel alles?

Ton Quist schreef daar al eerder het volgende over:

De waarheid is namelijk tegenovergesteld aan wat de Minister vertelt! Ontgassingstoerisme bestaat al lang en dit is in en rond de tankvaart algemeen bekend (bemanningen van tankers, overige scheepvaart, sluismeesters, verkeersleiders, bevrachters, Koninklijke Binnenvaart Nederland afdeling Tankvaart, bakenmeesters van RWS, IL&T en KLPD). Hier kent een ieder de tussen de Noordlandbruggen (grens in België bij Antwerpen) en de Kreekraksluizen heen en weer kruipende, ontgassende tankers, die vanuit België in ons land massaal hun 'troep' komen dumpen, omdat het in Antwerpen niet mag. Na deze dumping keren de tankschepen terug naar België. Een alternatieve route voor deze tankers uit België vormt de Westerschelde tussen de Hedwigepolder en Hansweert. Eveneens Nederlands grondgebied! Geen afvaltoerisme? Aan de andere kant van ons land varen tankers helemaal vanuit het Ruhrgebied naar Lobith, om vervolgens tussen Lobith en Nijmegen hun troep te lozen en aansluitend gasvrij terug te keren. Dit gebeurt, omdat het in heel Duitsland verboden is de dampen van één van de grootste groepen CMR-stoffen qua vervoerd volume, UN 1268, naar de vrije atmosfeer uit te stoten (§ 20 des Bundesimmissionsschutzgesetzes) , terwijl dat hier gewoon mag. Ook geen afvaltoerisme? Is al die informatie niet bekend bij de adviseurs van de Minister of worden deze feiten hem bewust niet medegedeeld, waardoor hij nu, hopelijk ongewild, de waarheid onjuist weergeeft?

Dit wordt nu dus ondersteund door een analyse van de Erasmus Universiteit Rotterdam die stelt dat die voorwaarde niet terug te vinden is in internationale verdragen. De onderzoekers denken dat Nederland het ontgassen op basis van mensenrechtenverdragen juist wel moet verbieden, omdat de uitstoot de volksgezondheid en het milieu schaadt.

De vraag die dit bij de ASV oproept is: hoe komt het dat deze Minister (en voorgaande Ministers) verkeerd is voorgelicht? Wie trekt aan de touwtjes als het gaat om (geen) geld investeren in het ontgassen op de plek waar de lading gelost wordt en wie bepaalt dat dat geld belangrijker is dan de gezondheid van velen?

Maar ook: waarom hebben zoveel overheidsorganen zoals provincies jarenlang vergunningen geweigerd voor het plaatsen van ontgassingsinstallaties?

Werden vergunningen geweigerd op grond van uitstoot die vrij zou komen? Het verschil in uitstoot tussen een ontgassing naar de vrije atmosfeer (1200 liter) bij varend ontgassen en een gesloten ontgassing (0,5 liter) bij een ontgassingsinstallatie is groot. Het is toch duidelijk dat het belasten van de leefomgeving met 0,5 liter boven een belasting met 1200 liter is te prefereren. Desalniettemin zijn er overheidsdiensten, zoals een grote Omgevingsdienst, die deze halve liter nog veel te veel vinden en daarom weigeren een vergunning voor een ontgassingsinstallatie te verlenen, waardoor er in het kader van dit voorbeeld alsnog 1200 liter zeer schadelijke stoffen (2500 m3 schadelijke dampen) in het milieu terechtkomen i.p.v. een half litertje.

Ton Quist heeft in ieder geval op alle manieren geprobeerd de Minister en allen die het zouden moeten weten op de hoogte te brengen. Maar er moest een artikel in de NRC aan te pas komen voor dit opgepakt wordt.

Wedden dat er nu wel Kamervragen over komen en dat de zaken opeens wel geregeld kunnen worden?

Rondetafelgesprek varend ontgassen

Op 7 maart 2023 vond het rondetafelgesprek varend ontgassen plaats waar ook de ASV voor uitgenodigd was. De position paper werd geschreven en er werd ruggenspraak gehouden met de echte expert in deze: Ton Quist.

De bezetting van de sprekers was breed. De eerste ronde bestond uit sprekers vanuit de Erasmusuniversiteit die een betoog hielden gericht op het juridische aspect waarbij men aangaf dat het uitblijven van een verbod op ontgassen in strijd zou zijn met de mensenrechten.

In de tweede ronde waren de belangenverenigingen aan de beurt waaronder KBN, ASV en de Europese ontgassingsbond (Evra). ASV speelde een rol door vooral de positie van de schipper te benadrukken, dat werd gelukkig ook door anderen zoals de Evra met duidelijke voorbeelden ondersteund. Wachten op ratificatie schaadt de gezondheid van de Nederlandse bevolking, stelde Bob Busser, bestuurder van de European Vapour Recovery Association (Evra), ofwel de Europese ontgassingsbond.

Er werd op gewezen dat zelfs als er al een verbod komt, we er nog lang niet zijn, omdat er onvoldoende alternatieve ontgassingsmogelijkheden zijn. ‘We hebben op dit moment nul aanvragen voor een ontgassingsinstallatie’, vertelde de spreker namens DCMR Milieudienst Rijnmond. ‘Dat komt omdat er nu geen business case is. Daarvoor is een nationaal verbod cruciaal.’ Die business case is er momenteel niet, omdat schepen niet verplicht worden een ontgassingsinstallatie op te zoeken. Een mobiele ontgassingsinstallatie in Amsterdam kreeg wel een vergunning, maar wordt nu niet gebruikt omdat het niet rendabel is gebleken.

De gedeputeerde van Noord-Brabant legde (in de derde ronde) uit dat de enige vaste ontgassingsinstallatie in Brabant staat, dat er nu twee plekken zijn waar ontgast kan worden en er ruimte is voor een derde plek. ‘Maar waarom zou je een derde bouwen? Er is geen verbod.’

VVD-er Koerhuis probeerde de bal bij de provincies te leggen ‘Als alle provincies een verbod instellen, dan is er toch ook een nationaal verbod?’ Daar gingen de provinciale bestuurders niet in mee. Integendeel. Verontwaardigd stelde men dat dit de omgekeerde wereld was om een internationaal verbod niet nationaal in te voeren, maar de provincies ermee op te zadelen. Er werd ook verwezen naar het CDNI-verdrag waarin geregeld is wie er betaalt voor het ontgassen. Iets wat de provincie moeilijk af kan dwingen, het Rijk wel. In het CDNI-verdrag is tenslotte vastgesteld dat de verladers, de eigenaren van de lading, betalen voor het ontgassen. De Gedeputeerde van Flevoland sprak in de laatste ronde namens alle provincies, verenigd in het Interprovinciaal overleg (IPO), uit dat zij oproepen tot een nationaal verbod op varend ontgassen.

Op zoek naar een oplossing
De leden van de Europese ontgassingsbond Evra willen graag investeren in vaste ontgassingsinstallaties; het gaat om een bedrag van 20 miljoen euro. ‘De EVRA leden zijn bereid om bijna 20 miljoen euro zelf te financieren met daarnaast een investering door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als deelnemer in het CEF-T programma, plus een mogelijke CEF-T subsidie. Totaal gaat het om 45 miljoen euro.

Maar het is natuurlijk duidelijk dat de overheid haar deel van de verantwoordelijkheid op zich moet nemen. Als er investeringen worden gepleegd en er op een later moment pas een besluit wordt genomen over het in werking treden van een ontgassingverbod, ontstaat het risico, voor met name geplande vaste ontgassingsinstallaties, dat deze onrendabel kunnen worden. De zekerheid over het beleid moet vooraf gegeven worden, anders zijn investeringen niet mogelijk.

Evra stelt daarom voor in te zetten op een tijdelijke oplossing, omdat er geen nieuwe installaties worden gebouwd totdat er een verbod is. Er wordt gepleit voor een overgangsfase, totdat de nieuwe ontgassinginstallaties er zijn. Net als Ton Quist al heeft aangegeven is het van de zotte om het milieu te belasten met massa’s uitstoot, omdat je installaties niet goedkeurt die 95% van de ontgassing wegneemt en 5% uitstoot.

Het probleem bij dit hele verhaal blijkt te zijn dat dit voor de wet om “afvalverwerking” gaat, waardoor de installaties aan enorme eisen moeten voldoen. De Vereniging van Nederlandse Tankopslagbedrijven (Votob) zou dampverwerkingsystemen kunnen inzetten. Wanneer de steiger vrij is, kunnen derden bij wijze van dienstverlening ook van deze faciliteit gebruik maken. Alleen gelden hier bepaalde afval-eisen voor. Daarvoor zou een tijdelijke ontheffing nodig zijn. Alle aanwezige belanghebbenden waren hier voorstander van.

CDA Kamerlid Harmen Krul is nog niet zo lang Kamerlid maar heeft zich goed ingelezen en vraagt of een tijdelijke ontheffing niet een definitieve oplossing zou kunnen zijn. De provincies vinden echter dat een nationaal verbod nodig blijft.

KBN is van mening dat begonnen kan worden met meer compatibele vaart wat zal leiden tot minder ontgassingen naar de buitenlucht.

‘Nog nooit was een rondetafelgesprek zo eensgezind. Blok na blok zijn alle sprekers het eens’, concludeerde Suzanne Kröger (GroenLinks). Iedereen wil direct nationaal verbod op varend ontgassen, behalve Minister Harbers.

Harbers blijft uitvluchten zoeken om een nationaal verbod in te stellen. Volgens de Minister kan hij pas een verbod invoeren als Zwitserland en Frankrijk het internationale CDNI-verdrag hierover ratificeren. De aanwezigen op het rondetafelgesprek waren dat niet met hem eens: een nationaal verbod kan wel degelijk direct worden ingesteld.

Wat de politiek betreft:
De heer Koerhuis (VVD) leidde de vergadering. Het was duidelijk dat mevrouw Kröger (GroenLinks) één van de initiatiefnemers was van dit rondetafelgesprek. Zij stelde veel vragen en was goed ingelezen. Meneer Krul (CDA) was oprecht geïnteresseerd en zoekende naar conclusies en oplossingen, de heer Alkaya (SP) was ziek, mevrouw van der Plas (BBB) was niet aanwezig, de heer de Groot (D66) kwam een uur te laat en ging ter compensatie veel eerder weg en heeft geen vraag gesteld.

En dat was het dan. Als je dan ziet wie er allemaal geacht wordt te komen opdraven van heinde en ver, omdat de politiek dat aan hen vraagt……Politici, ga je schamen.

Positionpaper ASV varend ontgassen

Position paper varend ontgassen, t.b.v. rondetafelgesprek 7 maart 2023

Op 7 maart vindt er een rondetafelgesprek plaats over varend ontgassen waarvoor ik, als woordvoerder van de Algemeene Schippers Vereeniging, de ASV, uitgenodigd ben. Ik mag onze visie hierover delen met de leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat.

Dat doe ik niet vanuit mijn specifieke kennis omtrent varend ontgassen; wij varen zelf niet op een tanker, we hebben zelfs geen leden die op een tanker varen, maar we weten wel wat er speelt en hoe de binnenvaartschippers en hun bemanning gemangeld worden door de grote spelers in het verhaal: de overheid en de grote verladers.

In de ASV-beleidsnotitie staat: *"…Het beleid van de ASV is gericht op het streven naar sociaal en economisch aanvaardbare situaties in de binnenvaart, waarbij in de meest ruime zin des woords, de factor 'mens' centraal staat. …"en "...de ASV is van mening, dat in onze maatschappij zaken als sociaal welbevinden, levensgeluk en geestelijke gezondheid voorrang moet hebben op economische productiefactoren. Economische en technische vooruitgang hoort ten dienste te staan aan de mens, niet omgekeerd. Ook de 'mens' aan boord van een schip heeft het recht 'mens' te blijven…"*
Het is daarom mijn taak om de positie van deze sector, in samenhang met de behoeftes van de hele maatschappij, duidelijk te maken zodat de commissie zich een goed beeld kan vormen over de gang van zaken en de rol die de binnenvaart daarin speelt.

Duidelijk is in ieder geval dat de overheid met twee maten meet, waardoor overheidsbeleid voor binnenvaartschippers ongeloofwaardig wordt.
Zo hecht men enorm aan de veiligheid van de binnenvaartbemanning, zo sterk dat er enorme boetes staan op tal van zaken zoals bijvoorbeeld het niet dragen van een reddingsvest, ook bij een stilliggend schip en temperaturen boven de 30 graden. Maar diezelfde overheid laat binnenvaartpersoneel al jarenlang mogelijk kankerverwekkende stoffen inademen bij het varend ontgassen.

De overheid die vindt dat ze niet in kan grijpen bij een constante vervuiling van de omgeving door het varend ontgassen, vindt tegelijkertijd dat ze geen vergunning af kan geven voor ontgassingsinstallaties, omdat die een fractie van die vervuiling zouden veroorzaken. Enorme hoeveelheden kankerverwekkende stoffen de lucht in gooien bij een gebied dat volgens ILT "niet dicht bevolkt is", is kennelijk minder erg dan een minuscuul beetje op de plek van een ontgassingsinstallatie. Dat klinkt mij wel hypocriet in de oren.
Net zoals het feit dat de overheid, die zelf een routekaart uitgeeft waarop je kunt zien waar je zou kunnen ontgassen, meldt dat provincies een verbod in kunnen stellen, waarbij meteen duidelijk wordt dat ILT niet handhaaft. Natuurlijk handhaaft ILT niet. Je kunt moeilijk de schippers vervolgen voor iets waar zij niets aan kunnen doen. Als je echt iets zou willen oplossen moet men de ontvangende bedrijven verplichten hun rotzooi, ergo de achterblijvende dampen, op te ruimen. Waarom doet men dat niet?

We zien deze gang van zaken terug in de hele binnenvaartwereld: Daar waar de schippers die droge lading vervoeren gecontroleerd worden op de losverklaring -waarbij de restlading ingenomen dient te worden door het ontvangend bedrijf- laat men de ontvangende bedrijven die voor die papieren zorg moeten dragen veelal ongemoeid. De schipper ontvangt de bekeuring als het ontvangend bedrijf het verkeerde formulier afgeeft of helemaal geen losverklaring wil geven.
Zo wordt er ook naar de tankerschippers, die alleen verantwoordelijk zijn voor het vervoer, gewezen als de grote vervuilers, maar zijn zij dit ook? Of zijn er feitelijk anderen verantwoordelijk voor de aantasting van het milieu en het in gevaar brengen van de gezondheid? Mensen die de schepen opdracht geven te ontgassen en organisaties die daarop niet (willen) handhaven?

Het is te gek voor woorden dat er wordt gewezen naar niet-geratificeerde verdragen, terwijl je als land best zelf je conclusies mag trekken, als je vindt dat wij in een veilig milieu willen leven. En dat kost geld, ja. Maar dat kosten al die eisen die aan de schepen worden gesteld ook. De grote brandstof- en chemiebedrijven hadden er geen moeite mee om opeens te eisen dat men alleen nog maar met dubbelwandige tankers wilde vervoeren. Dat heeft de schippers ook bakken met geld (of hun schip) gekost, natuurlijk.

De binnenvaart lijkt wel vogelvrij te zijn; niet beschermd door de overheid waar we dat wel van de overheid zouden moeten kunnen verwachten.
Het is bizar dat ILT niet in staat is schippers te beschermen tegen deze situatie, net zoals ILT geen enkele controle houdt over de kwaliteit van de brandstof waar de binnenvaart op moet varen, waarbij door uitvallende motoren ongevallen en extreem hoge reparatiekosten (kunnen) ontstaan. Net zoals ILT geen controle houdt op levensgevaarlijke ongediertebestrijdingsmiddel fosfine komend vanuit zeeboten in de lading van binnenvaartschepen. Dan krijgt de voortdurende eis van eindeloze investeringen in binnenvaartschepen vanwege "onze eigen veiligheid" wel een wrange smaak.

De binnenvaartschipper is een makkelijk slachtoffer: Als wij laden in de haven Amsterdam of Rotterdam, zien we nogal wat grondstoffen het water in verdwijnen vanuit de knijpers. Dat geeft niet, horen wij, want men heeft een vergunning. De binnenvaartschipper echter is direct in overtreding als die grondstof in zijn gangboord valt en een golfje dat eruit spoelt: een milieudelict. Dat varend ontgassen is natuurlijk ook een milieudelict, maar wordt niet gehandhaafd omdat men de bron van de ellende kennelijk niet aan wil pakken.
Zo is het vreemd dat men stelt dat een verbod niet kan omdat we dan de omliggende landen met het ontgassen zouden opzadelen, terwijl iedere schipper weet dat de schepen vanuit Antwerpen en Duitsland naar Nederland komen om hier te ontgassen, omdat het daar niet mag. Dat moet een Minister weten, zou ik zo zeggen.

Kortom, de schipper en bemanning van de tankers worden gemangeld door de overheid en het grote geld dat de dienst lijkt uit te maken. Diep respect heb ik voor schippers als Ton Quist die dit aanhangig durven te maken, want we weten allemaal de macht van de grote verladers. En voor jou een ander, dus het is je eigen voortbestaan wat je op het spel zet. Dat deze mensen niet uitgenodigd zijn voor dit rondetafelgesprek, verbaast men dan ook hogelijk. Tenslotte kunnen zij als geen ander vertellen hoe het voelt, als je iedere keer weer in een stinkende lucht staat waarbij je weet dat dat mogelijk de gezondheid kan aantasten, terwijl de omgeving net doet alsof het jouw keuze zou zijn. Machteloos zijn deze mensen en daar zou de politiek en de overheid iets aan moeten doen. Gelukkig mag ik proberen de zienswijze van deze groep te delen met de commissie, voor zover dat tot mijn mogelijkheden behoort.

Als laatste:
De beschaving is af te meten aan de mate waarin men de zwaksten beschermt. Je zou het misschien niet zeggen als je zo'n groot miljoenen-kostend schip voorbij ziet varen, maar in dit spel zijn zij de zwakkere partij. Er moet niet naar hen gewezen worden, ze moeten geholpen worden, net zoals de natuur en het milieu wat door deze acties constant aangetast wordt. Want tenslotte gaat het toch om vervoer van goederen die de maatschappij kennelijk nodig vindt. Als het dan toch vervoerd moet worden, laten we dat dan zo zorgvuldig mogelijk doen.

Sunniva Fluitsma

Alle positionpapers zijn te vinden bij:
https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2023A01165

Vergroening binnenvaart

Voortgang overleggen biobrandstoffen

Het aantal overleggen over biobrandstoffen is bijna niet meer bij te houden. Bij die overleggen is ons probleem dat er vele “experts” fysiek aanwezig zijn waarbij de ASV leden digitaal proberen mee te praten, waarbij als extra handicap ook nog vaak de Engelse taal voertaal is. Dat, gecombineerd met allerlei technische termen, maakt het voor de schippers, toch de gebruikers van de brandstoffen, bijna onmogelijk om degelijk invloed uit te kunnen oefenen.

Discussies worden gevoerd over details en aannames die te pas en te onpas als feit worden medegedeeld en weer tegengesproken worden door anderen. Er vinden uitnodigingen plaats om toch eens te komen kijken bij bedrijven die de biobrandstoffen (FAME) vervaardigen en we zijn ervan overtuigd dat dat er allemaal geweldig uitziet.

Maar de ASV blijft op het standpunt staan: dat kan er allemaal prachtig uitzien maar dat doet niets af aan het feit dat de brandstof die eruit komt en waar wij op moeten varen, het enige is wat er werkelijk toe doet.

Er wordt in de overleggen gesmeten met percentages toevoegingen die “zouden moeten kunnen”, 20%, 30% of zelfs meer, terwijl we ondertussen geluiden horen dat er overal problemen zijn, zelfs als er “maar” 7% bio bijgevoegd wordt.

Ondertussen lijken we in een moeras te zijn beland van talloze experts en vertegenwoordigers die vaak belangen hebben om producten te verkopen waar de schippers op moeten varen. Men wil tot consensus komen waar dat onmogelijk lijkt, omdat de belangen strijdig zijn.

De afgesproken field research moet nog steeds van de grond komen, maar ondertussen tikt de tijd en wordt er met onze tijd en die van vele anderen gesmeten, plus natuurlijk met het geld van de belastingbetaler die voor al deze overleggen indirect moet betalen. Een onderzoeksbureau zoals Panteia zal het tenslotte niet gratis doen.

Wat het field research betreft worden er schepen gevraagd mee te doen. De ASV stelt wel dat de overheid dan garanties af moet geven, zodat de schipper niet de dupe is van eventuele schades, zoals in het verleden met CTL (ChangeTL) het geval was.

Opvallend is dat iedereen zijn mond vol heeft over meten aan de pijp als we het over het labelsysteem hebben, maar in geval van proeven met biobrandstoffen (specifiek met FAME) opeens terughoudend wordt. Dan komen er wellicht uitkomsten uit die men liever niet heeft? Bijvoorbeeld dat de binnenvaart dan veel vervuilender is met gebruik van bepaalde biobrandstoffen dan zonder?

Ondertussen blijkt dat sinds de coronatijd de kwaliteit van de “gewone” gasolie abominabel is. Dan hebben we het nog niet eens over toevoegingen van biobrandstoffen. Dat is nog eens overduidelijk gepresenteerd op de voorjaarsvergadering van de ASV. En daar blijkt dus geen enkele controle op te zijn. ILT ziet dit niet als haar taak. Blijft over: zelf monsters nemen en dan maar “naming and shaming” gebruiken, oftewel je collega’s op de hoogte stellen van je bevindingen, zodat de bunkerstations zelf voorwaarden gaan stellen aan de kwaliteit gasolie en die kwaliteit gaan controleren.

Uiteindelijk was het doel schoner te worden, maar nu werd bij de overleggen nog duidelijker zichtbaar, dat men het bijmengen met FAME er gewoon door wil drukken, ongeacht wat er aan de uitlaat uitkomt.

ASV heeft nogmaals aangegeven dat je moet weten of we niet meer gaan vervuilen en dat kun je alleen weten door vooraf aan de proef te meten en tijdens de proef. Als dadelijk blijkt dat we vuiler zijn door dit alles, schieten we ons doel voorbij om echt schoner te worden en dan schieten we onszelf als binnenvaart in de voet.

Er waren meerderen met de ASV eens dat het dan een dramatisch verhaal kon worden voor het LABEL-systeem.

Dan nog de houdbaarheid van de gasolie, dat is ook nog een uitdaging.

Tijdens de overleggen werd gesteld dat hier later naar gekeken (andere moment/vergadering) zou worden in het kader van “hoe dat op te lossen en mee om te gaan”.

Wel hebben we nog aangegeven dat we niet dadelijk een situatie moeten creëren dat wanneer gasolie “over datum” en niet meer bruikbaar is, we hiermee een nieuw milieuprobleem krijgen.

Het wordt dan een probleem om de gasolie af te voeren en dat levert bovendien weer veel extra kosten op. Ook het mengen van verschillende brandstoffen (vaak onontkoombaar) werkt niet aan boord, om oude en nieuwe brandstof te mengen aan boord is weer een extra probleem.

Een aantal criteria waar een test met schepen aan zou moeten voldoen

- Gebruik van een schip met 2 hoofdmotoren,
- gescheiden bunkers,
- nulmeting,
- samples/monsters nemen,
- meerdere type motoren,
- met verschillende schepen, en
- op verschillende vaargebieden,
- proefvaren een half jaar (van zomer tot winter en niet andersom) tot een jaar om de jaargetijde invloeden te zien,
- idee is ook elke 500 draaiuren de blend op te voeren als de proef dit toelaat,
- geregeld meten aan de pijp, en
- endoscopie in motoren.
- Voorwaarde dat kosten voortvloeiend uit deze proef niet bij de schipper komen te liggen.
- Dus alle partijen inclusief verzekering moeten erbij betrokken zijn.
- Duidelijke verslaglegging van de proef die ook gedeeld wordt.

Met name een andere brancheorganisatie blijft helaas hameren op 20-30% toevoeging van FAME, terwijl dit misschien pas over jaren moet, ALS het al moet.

Hierbij werd ook nog de opmerking gemaakt of de hoge bijmenging wel binnen de NRMN (non-road mobile machinery) mocht. Daar kon juridisch gezien namelijk nog wel wat haken en ogen aanzitten.

Dus kon het zomaar zijn, dat als de proeven met verschillende bijmengingen straks “positief afgerond” zijn, dat het binnen het NRMN niet wordt toegestaan!

Tot zover voorlopig.

Brandstoffen VOS specificatie gelijkgetrokken EN590

NOVE: VOS-specificatie is geheel gelijkgetrokken met EN590

Op 17 februari 2023 lezen we op de site van NOVE:

Sinds 15 februari 2023 is de bekende brandstofspecificatie voor de binnenvaart van de Stichting Vignet Olie Scheepvaart op alle punten gelijkgetrokken met de EN590.

Het bestuur van de NOVE-sectie Binnenvaart-Visserij had dit, middels een brief, voorgesteld aan het bestuur van de Stichting VOS.

Een belangrijke reden voor de wijziging op dit moment, is het lopende onderzoek naar de brandstofkwaliteit voor de binnenvaart, uitgevoerd door Panteia, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

NOVE/VOS zitten daar ook aan tafel en voor onze bedrijfstak is het van groot belang dat onze positie duidelijk is. Veel van onze leden zijn de laatste schakel in de keten, ten aanzien van het leveren van brandstof. Daarbij hebben zij over het algemeen weinig tot geen directe invloed op de productie en samenstelling van de brandstof.

In de meeste instructieboekjes van motorfabrikanten wordt verwezen naar EN590. Daarnaast geven de brandstofproducenten aan dat ze EN590 leveren, hetgeen goed is afgestemd. De motorfabrikanten moeten daarom ook aangeven of de brandstofspecificatie aangepast moet worden of dat hun motoren een bijzondere brandstof nodig hebben. Wij, NOVE en VOS, voeden hen wel met gegevens, als er klachten of onderzoeken zijn.

Naast bovengenoemde reden, zijn ook de huidige logistieke problemen (als gevolg van de boycot van Russische olie) bij laadplaatsen, langere ligtijden door krapte op de markt, een extra reden om volledig aan te sluiten bij de EN590.

NOVE en VOS hebben dit ook ingebracht in het eerder genoemde overleg van Panteia. Productkwaliteit, level playing field en de Europese klimaat afspraken staan hoog op de agenda. Goed overleg, duidelijk over wie wat kan en niet kan, in de diverse schakels in de keten is belangrijk.

https://www.nove.nl/nieuwsberichten/iedereen/vos-specificatie-is-geheel-gelijkgetrokken-met-en590

Wie of wat is NOVE
NOVE (Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche) is (volgens haar eigen site, red) dé brancheorganisatie voor de zelfstandige brandstofhandel. NOVE behartigt de belangen van onafhankelijke, particuliere brandstofhandelaren. Haar leden zijn over het algemeen niet gebonden aan oliemaatschappijen. Zij zijn actief in handel, transport, opslag en verkoop van vloeibare en gasvormige brandstoffen en van smeermiddelen. NOVE zet zich op verschillende vlakken in voor haar leden.

https://www.nove.nl/organisatie

Labelsysteem: input ASV

Op de vergadering van 25 maart jl. heeft de ASV het labelsysteem aan de orde gesteld bij de leden.

Men wil graag dat de ASV een convenant tekent, maar we moeten als ASV akkoord gaan zonder dat we het hele convenant op dat moment hebben. Dat is wel veel gevraagd van ons.

De ASV heeft een aantal voorwaarden gesteld.

- Labelsysteem moet internationaal zijn.
- Voer het label in op vrijwillige basis
- Green Award loskoppelen van een label systeem.
- Hou het doel voor ogen, geen Stage V maar een goed label
- Zorg voor een toekomstgarantie op een investering.
- Alle havens moeten het label erkennen.
- Beperk invloed van externe partijen. Maak de stem van de schippers en binnenvaartbranches groter in dit label.
- Meten aan de pijp moet makkelijk en betaalbaar. Voorstel ASV: Bij vernieuwing CVO of na 20.000 draaiuren meten en meet simpeler.
- CO2 berekening moet eenvoudig te doen zijn. Voorstel ASV: Maak een berekening op basis van het gemiddelde.
- Geen bunkerfacturen gebruiken als bewijsstuk van gebunkerde liters, haal de gegevens bij het SAB vandaan.
- Neem de footprint mee.
- Snelle aanpassing van het label. Zorg ervoor dat binnen 3 maanden na aanvraag wijzigingen kunnen plaatsvinden in het label.
- Sluit generatorsets uit van het label.
- Biodiesel negatieve invloed moet meegenomen worden.
- *Voorstel ASV:* Doe daadwerkelijk meten aan de pijp en vergeet het verhaal omschreven als Tank-to-propeller prestaties in het rapport. Elektrisch vervoer is nou eenmaal niet ZERO Emissie.
- Certificaten en rapportmetingen moeten gelijkwaardig zijn.

Voorstel ASV: maak geen onderscheid tussen certificaat of meetrapporten.

Er is inmiddels op een aantal voorwaarden ingegaan door het Ministerie maar de leden vinden dat we niet eerder kunnen zeggen of we mee willen tekenen, nadat we het nieuwe convenant gezien hebben.

Besluit ASV leden:
Dit onderwerp is tijdens de ASV vergadering van 25 maart 2023 besproken met de leden en het besluit was dat er niet getekend wordt als we niet het volledige convenant ter beoordeling hebben.

IVR Emissie Calculatie Tool

Rotterdam, 7 maart 2023

Geachte eigenaar,

Graag willen wij u met deze brief informeren over onze **Emissie Calculatie Tool**, die vanaf nu kosteloos beschikbaar is gesteld voor scheepseigenaren.

Wat is de Emissie Calculatie Tool?
De Emissie Calculatie Tool is een hulpmiddel, ingebouwd in ons IVR Schepen Informatie Systeem, waarmee u de huidige emissies van uw schip kunt berekenen. De berekening wordt gemaakt aan de hand van scheepsgegevens die al in onze database staan in combinatie met gegevens die u zelf kunt invullen. Meer uitleg over de berekening leest u In deze brief.

Waarom hebben wij deze tool ontwikkeld?
Wij hoeven u niet te vertellen dat de binnenvaart al de meest groene en efficiëntste manier van goederentransport is. De toekomst van de binnenvaart ziet er nog groener uit met als doel om in 2050 nagenoeg emissieloos te zijn. Tot die tijd is vergroening nodig om de hoeveelheid emissies zoveel mogelijk terug te dringen. Het is daarom van belang om inzicht te krijgen in de huidige situatie, zodat er juiste beslissingen kunnen worden genomen om verder te vergroenen. De **Emissie Calculatie Tool** van IVR geeft een indicatie van de huidige emissies van een binnenvaartschip en geeft daarmee tevens inzicht in de efficiëntie van een schip.

Om de werkelijke emissies van een schip te weten, dient er meetapparatuur geïnstalleerd te worden. Voor de berekening van de emissies per tonkilometer dienen bovendien de afgelegde afstand en de vervoerde lading bijgehouden te worden. Het installeren van meetapparatuur en het verkrijgen van alle informatie over afstanden en lading kosten veel tijd, moeite en geld. De Emissie Calculatie Tool probeert daarom een schatting te maken van de emissies op basis van gegevens die direct paraat zijn of waarvan een schatting gemaakt kan worden. Ook kunt u de tool gebruiken om een inschatting te maken wat een duurzame investering voor invloed heeft op de uitstoot. Wat zullen bijvoorbeeld de geschatte emissies zijn na het installeren van een Stage-V motor, roetfilter, SCR-katalysator of wanneer er gevaren wordt met een andere (duurzame) brandstof zoals HVO?

Omdat wij het belangrijk vinden dat de Emissie Calculatie Tool voor alle scheepseigenaren makkelijk toegankelijk is, bieden wij deze kosteloos aan.

Hoe kunt u gebruik maken van de Emissie Calculatie Tool?
De Emissie Calculatie Tool is geïntegreerd in het **IVR Schepen Informatie Systeem**. Als scheepseigenaar heeft u altijd kosteloos toegang tot deze schependatabase en krijgt u daarmee inzage in de gegevens die wij van uw schip of schepen in ons systeem hebben geregistreerd. Vanaf nu kunt u in dit systeem dus ook gebruik maken van de Emissie Calculatie Tool. Voor correct gebruik van de tool is het noodzakelijk dat de juiste gegevens worden gebruikt. U kunt online uw gegevens zelf aanpassen en/of aanvullen. Mogelijk heeft u zich al een keer aangemeld, maar bent u uw wachtwoord vergeten? Dan

Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam, The Netherlands | +31 (0)10 411 60 70 | info@ivr-eu.com | www.ivr-eu.com
VAT Number.: NL002534587B01 | Chamber of Commerce: 40341965

kunt u zonder problemen automatisch een nieuw wachtwoord aanvragen. Heeft u (nog) geen account? Klik dan hier om u te registreren als scheepseigenaar of stuur een e-mail met uw scheeps- en contactgegevens naar info@ivr-eu.com.

Meer uitleg over de berekening

De emissies worden berekend per kilowattuur (kWh) en per tonkilometer (tkm). De emissies per kWh sluiten aan bij de eisen bij het verstrekken van emissielabels en voor het aanduiden van emissiestandaarden (bijv. Stage-V). De emissies per tkm geven een nauwkeuriger beeld, o.a. omdat het rekening houdt met de afstand en de vervoerde lading. De tool geeft een indicatie van de meest relevante emissies van de voortstuwingsmotor binnen de huidige en toekomstige wet- en regelgeving: koolstofdioxide (CO_2), stikstof (NO_x) en fijnstof (PM).

Er worden een aantal indicatoren gebruikt voor het maken van de berekening, onder meer bouwjaar van de motor, scheeps- en motortype, laadvermogen, SCR-katalysator, roetfilter, vermogen en het type waterweg. De totale emissies worden opgesplitst in Well-to-Tank (WTT)-emissies en Tank-to-Wake (TTW) emissies. WTT emissies ontstaan tijdens de productie en het vervoer van de brandstof naar het schip, en TTW emissies ontstaan bij het gebruik van de brandstof aan boord van het schip.

Probeer de Emissie Calculatie Tool nu vrijblijvend uit!

Wij nodigen u graag uit om de **Emissie Calculatie Tool** vrijblijvend uit te proberen door in te loggen op het IVR Schepen Informatie Systeem. Voor vragen, opmerkingen of suggesties over de tool, kunt u contact opnemen met het IVR secretariaat via info@ivr-eu.com.

Disclaimer

Het gebruik van de Emissie Calculatie Tool is volledig anoniem en er worden geen resultaten opgeslagen in het systeem. Op dit moment is de Emissie Calculatie Tool alleen in de Nederlandse taal beschikbaar, maar deze zal op korte termijn ook in andere talen beschikbaar komen.

Met vriendelijke groet,

Frouwke Klootwijk-de Vries
Algemeen Secretaris

Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam, The Netherlands | +31 (0)10 411 60 70 | info@ivr-eu.com | www.ivr-eu.com
VAT Number.: NL002534587B01 | Chamber of Commerce: 40341965

IVR TECHNISCH BULLETIN

IVR EMISSIE CALCULATIE TOOL

INZICHT IN EMISSIE & EFFICIËNTIE

De binnenvaart is de groenste vervoersmodaliteit voor het transport van goederen. Met het oog op de energietransitie zal de binnenvaart nog groener worden, met als doel om in 2050 nagenoeg emissieloos te zijn. Tot die tijd is verdere vergroening nodig om de hoeveelheid emissies zoveel mogelijk terug te dringen.

Om inzicht te krijgen, heeft IVR de Emissie Calculatie Tool ontwikkeld. De Emissie Calculatie Tool geeft een indicatie van de huidige emissies van een binnenvaartschip en geeft daarmee tevens inzicht in de efficiëntie van een schip.

Omdat IVR het belangrijk vindt dat de Emissie Calculatie Tool voor alle scheepseigenaren makkelijk toegankelijk is, bieden wij deze kosteloos aan via onze eigen portal.

WELL-TO-TANK TANK-TO-WAKE

De totale emissies worden opgesplitst in **Well-to-Tank (WTT) emissies** en **Tank-to-Wake (TTW) emissies**. WTT emissies ontstaan tijdens de productie en het vervoer van de brandstof naar het schip, en TTW emissies ontstaan bij het gebruik van de brandstof aan boord van het schip.

DE BEREKENING

De emissies worden berekend per **kilowattuur (kWh)** en per **tonkilometer (tkm)**. De emissies per kWh sluiten aan bij de eisen bij het verstrekken van emissielabels en voor het aanduiden van emissiestandaarden (bijv. Stage-V).

De emissies per tkm geven een nauwkeuriger beeld, o.a. omdat het rekening houdt met de afstand en de vervoerde lading.

De tool berekent (een indicatie van) de meest relevante emissies van de voortstuwingsmotor binnen de huidige en toekomstige wet- en regelgeving: **koolstofdioxide (CO_2), stikstof (NO_x) en fijnstof (PM)**.

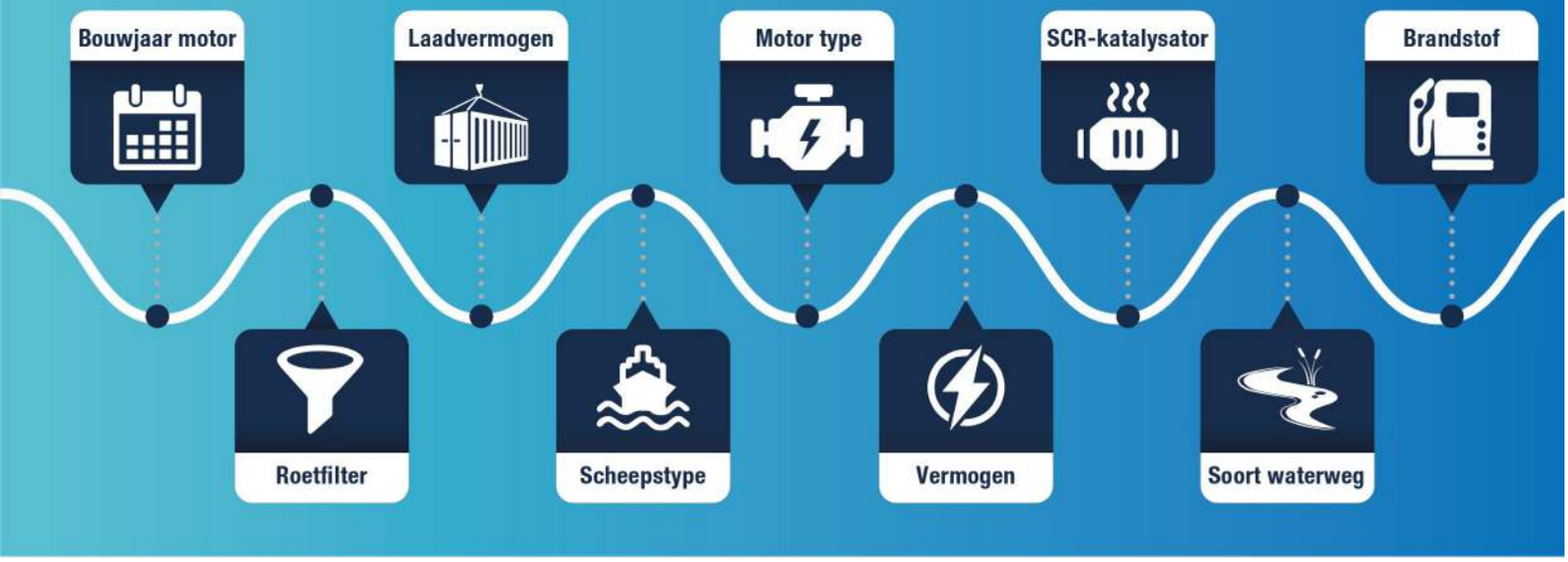
TOEGANG VOOR SCHEEPSEIGENAREN

De Emissie Calculatie Tool is geïntegreerd in het **IVR Schepen Informatie Systeem**. Als scheepseigenaar heeft u altijd (kosteloos) toegang tot deze schependatabase en krijgt u daarmee inzage in de gegevens die wij van uw schip/schepen in ons systeem hebben geregistreerd. Ook het gebruik van de Emissie Calculatie Tool is kosteloos. Voor correct gebruik van de tool is het noodzakelijk dat de juiste gegevens worden gebruikt. U kunt online uw gegevens zelf aanpassen en/of aanvullen. Klik op onderstaande knop om in te loggen op de database. Heeft u (nog) geen account? Klik dan **hier** om u te registreren als scheepseigenaar of stuur een e-mail met uw scheeps- en contactgegevens naar info@ivr-eu.com.

IVR SCHEPEN INFORMATIE SYSTEEM

INDICATOREN

Onder andere de volgende indicatoren worden gebruikt voor het maken van de berekening:



BRANDSTOF U kunt in de tool variëren met soorten (alternatieve) brandstof of met percentages bijmenging om het effect hiervan bij uw schip te zien.

In de tool vindt u regelmatig een informatieknop met extra toelichting over de in te voeren gegevens.

NAUWKEURIGHEID

Over het algemeen geldt dat uitkomsten betrouwbaarder zijn naarmate de ingevoerde gegevens ook betrouwbaarder zijn.

Om de werkelijke emissies van een schip te weten, dient er meetapparatuur geïnstalleerd te worden. Voor de berekening van de emissies per tonkilometer dienen bovendien de afgelegde afstand en het vervoerde gewicht bijgehouden te worden.

Het installeren van meetapparatuur en het verkrijgen van alle informatie over afstanden en lading kosten veel tijd, moeite en geld. De Emissie Calculatie Tool probeert daarom een schatting te maken van de emissies op basis van gegevens die direct paraat zijn of waarvan u zelf een schatting kunt maken.

Een aantal gegevens over uw schip worden direct uit de database opgehaald. De lege velden in de berekeningstool dient u zelf nog in te vullen.

RESULTATEN BEREKENING

Er zijn een aantal mogelijkheden om de emissies te berekenen. Afhankelijk van de geleverde input kunt u een basisberekening (emissies/kWh) of een meer nauwkeurige berekening maken (emissies/kWh en emissies/tkm).

De volgende gegevens kunnen worden ingevuld:

- Basisgegevens (bouwjaar, motortype en brandstof)
- Aanvullende gegevens (o.a. scheepstype, lading/capaciteit, SCR-katalysator, roetfilter, etc.)
- Nauwkeurige gegevens (o.a. kilometers en brandstof per tijdseenheid, gemiddelde beladingsgraad en percentage beladen vaarkilometers)

Berekening emissies/kWh
Voor een basisberekening emissies/kWh vult u de basisgegevens + katalysator/roetfilter uit de aanvullende gegevens in. Voor een nauwkeurige berekening emissies/kWh vult u alle velden in.

Berekening emissies/tkm
Voor een basisberekening emissies/tkm vult u de basisgegevens + aanvullende gegevens in. Voor een nauwkeurige berekening emissies/tkm vult u alle gegevens in.

Weergave resultaten
Na de input van de data vindt u de emissies/kWh direct onder de ingevulde velden. De emissies/tkm vindt u terug in de grafieken daaronder.

CONTACT

Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam
www.ivr-eu.com
+31(0)10- 411 60 70
info@ivr-eu.com

Scan de QR code om naar de tool te gaan.

DISCLAIMER
De inhoud van dit bulletin en van de tool zijn met de grootst mogelijke zorg samengesteld. IVR kan de nauwkeurigheid of volledigheid van de inhoud echter niet garanderen. IVR aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid die zou kunnen voortvloeien uit de inhoud van dit bulletin of de tool. ©IVR Technisch Bulletin- Emissie Calculatie Tool- maart 2023

Nautisch/Technisch

Houtribsluizen

De ASV heeft onderstaande brief geschreven aan Gemeente Lelystad, Team Ruimte.

Betreft project en procesbegeleiding Kustontwikkeling:

Namens onze vereniging de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) gevestigd te Zwijndrecht, die de belangen behartigt met haar leden voor de gehele binnenvaart, schrijf ik u het volgende:

Via een schipper die woonachtig is te Lelystad is ons ter ore gekomen dat er ten Zuiden van de Houtribsluizen in Lelystad grote veranderingen gepland staan. Een vernieuwing of verbetering aan vaarwegen en kunstwerken zien wij in onze bedrijfstak altijd als een gewaardeerde actie ter bevordering voor het vervoer van goederen over de vaarwegen.

Maar in dit bericht vernemen wij dat er een geheel nieuwe indeling gepland staat en er voor de binnenvaart minder, of in het geheel geen, plaats is voorbehouden om te overnachten of om er in het weekend een ligplaats te kunnen innemen.

Vandaar dit schrijven aan uw organisatie; is dit een gegeven of is dit helemaal onjuist en is er een miscommunicatie gaande?

U begrijpt allicht wel dat de binnenvaart zijn recht wil behouden om daar te varen en ook door wetgeving verplicht is de vaartijd te onderbreken en dus een wachtplaats nodig heeft.

Wij gaan ervan uit dat u onze belangen ter harte neemt en zouden graag hierover in gesprek gaan, waarbij we hopen dat de onrust die is ontstaan, kan worden weggenomen.

Ligplaatsproblematiek Noordzeekanaal

Namens de ASV-denktank heeft één van onze denktankleden de situatie geschetst over hoe vele collega's aankijken tegen de ligplaatsproblematiek in dit vaargebied:

Je kunt het vanuit twee oogpunten bekijken:

1. Bemanden schepen waar men systeemvaart doet.
2. Gezinsbedrijven of schepen die week/weekend varen.

1. Voor beiden geldt dat wachten op laden of lossen goed mogelijk is op de wachtpalen aan de Zuiddijk of bij de meerkade van de bedrijven zelf, als deze ligplaatsen over hebben.
2. Als er nood/hulp nodig is aan boord, mag je heel blij zijn dat je bij een bedrijf ligt. Want de wachtpalen zijn allen voor de nooddienst moeilijk tot niet toegankelijk. Van de 6 tot 8 meerplaatsen zijn er maar twee goed toegankelijk en dan ook nog met een wandeltocht 5 tot 10 minuten zonder spullen in je handen. Met een brancard komt de hulpdienst er niet.
3. Er is een autosteiger aan de binnenzijde tussen de middensluis en de zuidersluis. Hier kun je goed op- en afstappen, maar een auto in de buurt van de wachtpalen is niet mogelijk.
4. De wachtpalen staan direct langs de vaarroute naar en van de sluis. Dit zorgt ervoor dat je hier niet rustig ligt, omdat de zee-, plezier- en binnenvaart gemiddeld met 12 tot 16 km/u passeert. Ongeacht het formaat of bouw van het vaartuig. Wat weer voor veel hinderlijke golfslag en zuiging zorgt.

Verder hebben de schepen vanuit het eerste oogpunt geen problemen.

De schepen uit het tweede oogpunt wel. Deze willen wel eens van boord voor familiebezoek, boodschappen of liggen langer door ziekte. Dan is er voor hen geen veilige ligplaats om dit met een gerust gevoel te kunnen doen.
Ook al lig je gemeerd op de wachtplaats met afloop dan ga je nog niet graag weg, omdat de situatie zoals eerder omschreven gewoonweg niet veilig genoeg is.

Mocht men denken; "je kunt dan toch altijd nog het havengeld betalen voor de haven Beverwijk."
Ja dat zou kunnen, zij het niet dat de enige vrije ruimte van 200mtr kadelengte met een afmeer verbod is afgebakend, omdat deze is onderspoeld en ingezakt. Reparatieduur is ons onbekend.

Dit geldt ook voor de 3e Rijksbinnenhaven: damwand is versleten/stuk en hier zijn verbodsborden geplaatst (worden door alle collega's genegeerd). Als gevolg hiervan zijn een paar jaar geleden voor het gemak de bolders weggesneden.
Ook stonden vroeger aan beide zijden in de haven meerpalen. Maar dezen waren ook versleten en weggehaald om verschillende redenen:

1. Geen budget voor reparatie.
2. Je moest via bedrijventerrein naar de openbare weg en dit wilde de bedrijven niet meer vanwege veiligheid.
3. En niemand wil verantwoordelijk zijn voor ongevallen, dus is weghalen de simpelste oplossing.

In de 2e Rijksbinnenhaven zijn de kades ook sterk verouderd en dient men niet te letten op veiligheid voor het schip en bemanning.

De afmeergelegenheden zijn hier voor de binnenvaart ronduit slecht:
1. Afgebroken planken die het schip en kade zouden moeten beschermen, maken eerder schade.
2. Palen met afmeerverboden afgezet.
3. Ook hier moet je altijd via en met toestemming van een bedrijf afmeren, omdat er ook vaak zeevaart komt. Dus dit zijn geen ligplaatsen.

In de 1e Rijksbinnenhaven staan -laten we zeggen- nieuwe palen. Alleen vanaf het moment dat deze geplaatst zijn, weet iedereen al dat ze haast nooit gebruikt zullen gaan worden.

Waarom?
1. Geen afloop.
2. Veel te ondiep.
3. Te smal om hier met schepen aan beide zijden te liggen om te laden bij de ENCI en te rusten aan de andere zijde en dan veilig ertussendoor te varen.

Haven IJmuiden aan de buitenzijde is zeker niet beter. Als we hier over ligplaatsen praten die langer beschikbaar zijn dan 3 x 24uur; deze zijn er niet. Dan kijken we naar het Buiten-Spuikanaal en de afmeergelegenheid. Je kunt hier afmeren maar je ligt ver van de loopsteigers af wat het aan en van boord gaan met vrouw en kinderen of voor de bemanning een groot risico met zich meebrengt. En ook hier zullen de hulpdiensten wel even nadenken voor ze aan boord komen.

Met de Zaanse havens heb ik niet veel ervaring. Ik hoop dat andere collega's hier wat invulling op kunnen geven.

Dan nog kort over Port of Amsterdam
Ook in deze haven geldt dat wachten op laden en lossen redelijk geregeld is. Toch een kleine kanttekening erbij:

Je ziet dat bedrijven uitbreiden en de verantwoording niet willen hebben over schepen die liggen te wachten. Om bij hen te laden of lossen notabene.

Een ligplaats om binnen bijvoorbeeld 30 minuten aanwezig te zijn, is meestal niet haalbaar dus krijg je hier vaak te maken met het niet kunnen aanmelden voor laden of lossen en het kunnen aanhouden van onze vaar- en rusttijden, want na het laden of lossen word je direct weggestuurd door het laad- of losbedrijf. Dan komt de menselijkheid om de hoek kijken, want handhaving wil dan nog wel eens iets te letterlijk aan de wetgeving vasthouden.

Een ligplaats voor langere tijd vinden is met mijn ervaring nog wel te doen in overleg met Port of Amsterdam, maar dit wordt door collega's ook wel eens anders ervaren.

Ook kies je hier alleen voor als je er dan wat voor de te betalen havengelden terugkrijgt:
1. Drinkwater
2. Passende stroomaansluiting
3. Afgifte van huisvuil
4. Auto in de buurt van het schip
5. Een veilig gevoel (denk aan inbraak, diefstal of vandalisme).

Over het algemeen zie je dus dat het onderhoud in de laatste decennia stil heeft gestaan en dat men om te voorkomen dat men aansprakelijk gehouden wordt voor ongevallen, de ligplaats weghaalt of gewoon afsluit.

Ook zie je dat kades die vroeger gewoon toegankelijk waren, door regelgeving (zoals ISPS) zijn afgesloten en hierdoor niet meer als ligplaats tellen. Hier is niets voor teruggekomen.

Ook zijn bedrijven gegroeid en in aantal toegenomen, wat ook ten koste is gegaan van openbare kades. Dit is goed voor de economie, maar niet voor het sociale aspect van ons beroep.

En dit sociale aspect heeft ondertussen grote gevolgen op de leefbaarheid van ons bestaan.

Dan zijn er nog wel een paar punten in combinatie met vaartijdenwet en Arbo wetgeving te noemen die ervoor zorgen dat je steeds meer je reis plant op aankomst voor lossen en laden.

Maar dit is niet de oplossing, want zo maak je elders in het land domweg langer gebruik van afmeerplaatsen, waar we echt een groot te kort aan hebben.

Conclusie: we hebben er gewoon meer nodig, hoeveel? Veel.

Vervanging en renovatie Giessenbrug

Op maandag 23-01-2022 heeft er een overleg plaats gevonden aangaande het project "Vervanging en renovatie Giessenbrug". Aanwezig waren:
- Rijkswaterstaat
- Provincie Zuid-Holland
- Gemeente Rotterdam
- KBN en ASV

De aanleiding is de storing die plaats vond in 2017. Sindsdien wordt de Giessenbrug niet meer bediend. Men heeft besloten de brug te vervangen door een hogere vaste brug. Dit tot ontevredenheid van bijna alle partijen aan tafel, maar helaas toch zo besloten door de Minister.

Onderstaand een puntsgewijze uiteenzetting van vragen en opmerkingen:

- In de nieuwe situatie zoals nu voorgenomen, gaat er een verschil in doorvaarthoogte ontstaan tussen het huidige vaste deel en het nieuwe vaste deel dat nu nog beweegbaar is. Provincie Zuid-Holland en KBN vinden dit onwenselijk. Waarom niet beide openingen even hoog. ASV vult hier bij aan dat het bij de Beukelsbrug ook al meerdere keren mis is gegaan, omdat men daar ook een verschil in doorvaarthoogte heeft. Daar begint namelijk de brug met een doorvaarthoogte van 7 meter en eindigt met een doorvaarthoogte van 5,40 meter. Mocht men toch kiezen voor twee verschillende doorvaarthoogten, dan is het de uitdrukkelijke wens de doorvaarthoogte duidelijk aan te geven middels digitale borden zoals bij de Erasmus- en Willemsbrug op de Nieuwe Maas.
- De ASV stelt een vraag over de sterkte van de constructie. Dit omdat er aan de onderkant van de brug 1,20 meter aan draagconstructie verdwijnt. Deze wordt aan de bovenkant teruggebracht.
- Naast het feit dat de Giessenbrug gerenoveerd wordt, worden ook de Parksluizen gerenoveerd. Als er dan gestremd moet worden, is er het verzoek deze stremmingen tegelijkertijd plaats te laten vinden. Provincie Zuid-Holland, KBN en ASV pleiten voor een zoveel mogelijk beschikbaar houden van de vaarweg, omdat er een beperkte omvaarroute beschikbaar is voor kleine schepen. Maar aangezien die er bijna niet meer zijn, biedt die

geen voldoende alternatief. Daarbij houdt de natte corridor alleen al aan bouwstoffen 600 vrachtwagens per dag van de weg rondom Rotterdam. Daarbij zijn de andere vervoerstromen nog niet meegenomen en ook de bijzondere transporten niet.
- Vanuit Provincie Zuid-Holland komt de opmerking om de basculekelder te behouden, voor het geval dat de vervoerstromen toenemen en er zonder veel meerkosten, alsnog een beweegbaar deel te realiseren. Dat blijkt inderdaad het geval. Het bewegingswerk van de huidige brug wordt echter wel verwijderd.
- Men heeft het volgende tijdspad in gedachten: - 2022-2024 Onderzoeken/Ontwerpen

-

2024-2026 Aanbesteding

-

2027 Realisatie.

- De tijdsbestekken van de stremmingen gepaard gaande met de werkzaamheden zijn nog niet bekend.

Tot slot: We krijgen een gespreksverslag met de presentatie toegestuurd.

Machiel Smitsman.

Ligplaatsplan Beneden Merwede en Oude Maas

Reactie ASV op Stand van zaken van het ligplaatsplan voor de Beneden Merwede en Oude Maas

De ASV is geïnformeerd over de plannen met het ligplaatsbeleid van Dordrecht.
- De wethouder van Dordrecht heeft aangegeven dat de beoogde ligplaatsen (voor langdurig afmeren) aan de Binnenkalkhaven op dit moment niet wenselijk zijn voor de gemeente. Er gaat onderzocht worden welke kansen er liggen voor de Binnenkalkhaven na de verhuizing van Dolderman met of zonder ligplaatsen voor binnenvaartschepen aan de vrijgekomen kade. De locatie aan de Binnenkalkhaven wordt daarom niet meegenomen in het ligplaatsplan.
- Er loopt in regionaal verband een strategisch onderzoek van Panteia. Zij onderzoeken onder meer de strategisch economische kansen voor de binnenvaart in de regio. Het verzoek van de wethouder van Dordrecht is om het ligplaatsplan hierbij aan te laten sluiten. Het onderzoek is bijna afgerond en we verwachten binnenkort het rapport.
- De gemeente Zwijndrecht wil ook voor het kortdurend afmeren tot 3 uur binnenhavengeld rekenen.

Verder zijn de voornemens dat:
- -men als maximale afmeerduur langs de hoofdvaarweg een periode van 4 weken wil aanhouden.
- -het voornemen is om de maximale afmeerlengte in de Bomhaven in Dordrecht te verlengen naar 86 meter.
- -men de Lange Wantijkade voor zowel riviercruise als binnenvaart wil gebruiken, afhankelijk van het seizoen.

Reactie ASV:
De ASV heeft de volgende reactie gestuurd.

Graag reageren wij hierop aangezien uw email wel wat vragen bij ons oproept.

Wij hadden namelijk begrepen dat de ligplaatsen bij (voorheen) Dolderman in de Binnenkalkhaven wel ten gunste zouden komen voor de binnenvaart.

Schepen worden groter en de aantallen ligplaatsen nemen, ook landelijk gezien, drastisch af. Aan boord wonen gezinnen en families, welke ook wel eens op een rustige plaats wat langer willen liggen. De Binnenkalkhaven is hiervoor uitermate geschikt. Maar ook aan de buitenkalkhaven zouden we graag zien dat de ligplaatsen gehandhaafd blijven. Hier wordt vaak even aangemeerd om ook boodschappen te doen. Dit brengt ons direct bij de 3-uurs regeling. Het zou zeer vervelend zijn als er niet meer even kortstondig afgemeerd kan worden voor een boodschap. Dordrecht is cultuurhistorisch zeer nauw verbonden met de scheepvaart en heeft haar bestaan en haar welvaart ook aan de scheepvaart te danken. Als er niet meer even kort aangelegd kan worden voor een boodschap, dan zullen de plaatselijke ondernemers de uitgaven van deze schippers moeten missen. Wij schippers dragen nog steeds (rijkelijk) bij aan de Dordtse economie.

Wat betreft de 86m regel voor de Bomhaven, dat vinden wij een positieve verruiming.

De lange Wantijkade gedeeltelijk voor passagiersvaart en gedeeltelijk binnenvaart vinden wij ook een lastig punt. Praktijk leert dat binnen een aantal jaren deze plaats voor ons dan helemaal verdwenen is. Passagiersschepen hebben al veel voorrechten als het gaat om afmeren in stedelijk gebied. Graag zien wij hier ook een betere en duidelijkere oplossing. Passagiersschepen hebben ook in de winter een plaatsje nodig en de binnenvaart ook in de zomerperiode.

We verzoeken u en de wethouder dan ook vriendelijk doch met gepaste klem deze besluiten nog eens te overdenken en daarmee het welzijn van de schippersfamilies voor ogen te houden. Er wordt ons al zoveel ligplaats afgenomen.

Amsterdam

Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam

Namens de ASV Aanwezig: Sunniva Fluitsma en David Twigt

- **Problemen auto afzetplaats Veemkade**. Oplossing: per 1 juni 2023 kunnen schippers erop rijden met een code. Schipper kan code krijgen via Meldpunt haven telefoon of via Marifoon. Code wijzigt iedere keer om hergebruik tegen te gaan.
- **Kegelwachtplaatsen ADM** is nog niet in gebruik. Er is geen overeenkomst met Beelen. De nieuwe kade in de Australiëhaven heeft daarom tijdelijk extra kegelwachtplaatsen gekregen. Afhankelijk van de breedte zijn dit ca. 6 tot 8 plaatsen.
- **Update COA-schepen in Velzen en in de Coenhaven.** Velzen gaat weg, Coenhaven blijft.
- **Blokgebieden marifoonkanaal 4**: het onderzoek door Marin loopt nog.
- **Walstroomkasten** zijn allemaal vervangen.
- **Aanvaarbescherming Houthaven** is klaar en is extra versterkt. Scheiding bewoners en scheepvaart.
- **Wachtplaatsen Minervahaven**
  - ◊ Herindeling: er wordt meer rekening gehouden met lengte van schepen.
  - ◊ Steiger voor fietsvakanties (boat/bike) is weg, maar hier mag binnenvaart nog steeds liggen met toestemming.
  - ◊ Opmerking: is mooi, maar Tolhuistuin is meer gewild.
- **App oponthoud:** KBN heeft een app die je kunt gebruiken om te melden als er oponthoud is vanwege stremmingen. Deze app zou meer gebruikt moeten worden (lees: meer push voor gebruik).
- **Nadeelcompensatieregeling Rijkswaterstaat** is heel ingewikkeld. Het is voor schippers niet te doen om het goed aan te tonen. Vergelijking met winkeliers: die kunnen beter aantonen welke omzetderving ze hebben. Dit is voor een schipper moeilijk aan te tonen. Frankrijk regeling wordt genoemd als voorbeeld waar het wel goed gaat, maar RWS wil dat niet overnemen.

Voorzieningen & ligplaatsen Amsterdam/ Zaanstad

Amerikahaven: ligplaats bij de groene kade komt te vervallen i.v.m. uitgifte terrein. Dit is nooit een formele wachtplaats geweest. Toevoeging: hier mag een ontgassingsinstallatie gebruikt worden, op de wal.

Aziëhaven: Ligplaatsmogelijkheid voor twee schepen, naast openbare kade, als openbare kade niet gereserveerd is, mag er ook op de openbare kade afgemeerd worden.

Vraag/voorstel verlenging tijdsduur verplicht vertrekken bij melding passagiersvaart: reserveringen met een kans op vertrek na 2 uur evalueren. Achterliggende gedachte: 2 uur is heel kort voor een schipper en men wil graag verlenging van de uren.

Amsterdam gaat bij meldpunt navragen hoe vaak het voorkomt dat een schip na 2 uur weg moet/dat er 2 uur van tevoren gereserveerd wordt.

Australiëhaven: 8 kegelwachtplaatsen extra.

Mercuriushaven: verlichting is een probleem daar. Dit is bij de kleine steiger aan de Hemweg.

Spudplalen: het streven is dat je bij alle binnenvaartwachtplaatsen en openbare kades met spudpalen mag liggen. Er is een onderzoek gaande. Voordeel is dat schipper niet hoeft aan te meren met touw.

- ◊ Opmerking: moet niet zo zijn dat plekken aan kades vervangen worden door plekken met spudpalen. Spudpalen zijn prima als je wilt even wilt wachten voor laden/lossen of alleen wilt overnachten. Als je aan wal wilt, is het niet handig.

Ligplaats Pont Meijer - Zaanstad: toekomstplan is om hier coasterplaatsen voor de binnenvaart van te maken. Dit is midden in de haven.

Renovatie Burcht en Prins Hendrikkade - Zaanstad: renovatie voor de binnenvaart. Men gaat de auto-afzetsteiger verlengen waarbij er een volledig milieudepot komt. Realisatie: Kwartaal 1, ’24.

Veiligheid op het IJ

- Tijdens het vorig overleg is dit uitgebreid besproken; dit is bekend probleem: recreatievaart die de veiligheid op het IJ in gevaar brengt (boten met grote groepen mensen met mensen die geen vaarbewijs hebben, niet goed/ veilig kunnen varen).
- Oplossing: in de nieuwe havenverordening die in de zomer ingaat, staat dat een boot met >12 personen op een binnenwater geen recreatie is. De boot kan dan aangesproken worden.
- Dit is een deel van de oplossing, omdat: alleen als ze vastliggen, mogen ze aangesproken worden, dus niet als het doorvaart is én de vraag is of en hoe dit gehandhaafd gaat worden.
- Later verder overleg m.b.t. passagiersvaart branche.

Milieustraten Amsterdam

- Verplaatsing drietal containers van de Strombolidam naar milieustraat wachtsteiger Afrikahaven (is extra).
- Nieuwe milieustraat op de hoek Minervahavenweg en Koivistokade t.b.v. de wachtsteigers in de Minervahaven. Als deze veel gebruikt wordt, dan zal wellicht ook uitbreiding in de toekomst plaatsvinden.
- Toezicht (camera) op het plaatsen van vuilnis naast containers om overlast te voorkomen.
- PoA ziet een patroon dat schippers 10/15 zakken erin gooien.
  - ◊ Opmerking ASV: je zou een systeem kunnen gebruiken vergelijkbaar met waterafname; maximaal aantal zakken is “gratis” en daarna extra betalen.
  - ◊ Opmerking PoA: op de website van SAB zie je hoe vol de containers zitten.
  - ◊ Vraag KBN-Schuttevaer: hoe is de ervaring met het SAB kaartleessysteem, omdat Zaanstad klachten krijgt over kaartleessysteem (>10 klachten).
  - ◊ KBN-Schuttevaer vraagt dit omdat ze dit ook voor grijswater willen gaan gebruiken, maar dan moet het wel goed werken. PoA geeft aan in Amsterdam geen klachten te krijgen.

Watertappunten Amsterdam: Haparandadam, Afrikahaven

- Haparandadam: de installatie staat nu op vrij (geen aanmeldsysteem). Dat gaat veranderen: gaat over naar aanmelding via het Ease2pay plat-

form en dan wordt het 6 kub gratis en dan € 2,50 per kub.
    - ◊ PoA wacht op een seintje van Waternet dat de installatie goed is bevonden en de juiste druk door waternet op de leiding is gezet. Ease2pay kan deze dan in de app opnemen, zodat de schippers via het platform een actie kunnen opstarten op het watertappunt Haparandadam.
- Strekdam: tweede extra watertappunt wordt aangelegd. Leidingen zijn gelegd, steiger staat al. Aannemer moet de installatie erop zetten. Ook hier wordt 6 kub gratis en dan € 2,50 per kub. Dit watertappunt is niet gecombineerd met de autoafzetplaats vanwege lange wachttijden.
- Bestaande watertappunt Haparandam + nieuwe Haparandadam komen op hetzelfde systeem van Ease2pay. Afrikahaven heeft dit al. Dus alles gaat dan via Ease2pay.
- Oplevering nieuwe derde watertappunt Strekdam: schatting is in mei ’23.
- Voor de duidelijkheid:
    - Watertappunten gaan uiteindelijk allemaal via Ease2pay: Afrikahaven is al om, Haparandadam gaat om, Strekdam gaat om zodra gereed.
    - Walstroom gaat via Ease2pay.
    - Afval gaat via SAB .
    - Connect4shore ligt er helemaal uit in Amsterdam, niet in Zaandam.

Note achteraf. Voor de duidelijkheid:
- Ease2pay onderhoudt het platform en verzorgt de facturering.
- Ease2pay schakelt een onderhoudsaannemer in als er storingen zijn aan de kasten of als er onderhoud nodig is.
- Storingen moeten gemeld worden aan Ease2pay. Contactgegevens Ease2pay komen in nieuwsbrief van maart te staan.
- De app die de schipper gebruikt om zich aan te melden en walstroom te gebruiken, heet echter walstroom.eu. Hier zit Ease2pay achter als bedrijf.

Walstroomkasten storingen Amsterdam
- Walstroomkasten zijn allemaal omgebouwd.
- Zaandam heeft andere walstroomkasten.
- Vraag: Kunnen schippers van tevoren zien of walstroom kast in storing staat?
    - Antwoord PoA: Er staat een actie om te kijken of er een lampje op de kast kan, zodat de schipper op afstand ziet of de kast in storing is of niet.
- Opmerking ASV: Je kunt niet streng handhaven als iets het niet doet.
    - Antwoord PoA: in de app kun je zien of de kast gebruikt kan worden. De wens is echter nog of er iets fysieks geplaatst kan worden op de kast.
- Storing wordt vaak gemeld bij Meldpunt/Portoffice. Dat is niet te de bedoeling, melding moet naar Ease2pay.
- Contactgegevens om storing te melden komen in volgende nieuwsbrief.

Voorzieningen Zaandstad
Prins Hendrikkade Burcht renovatie volgend jaar
- Vragen richting veiligheidsregio, maar Zaanstad maakt zich hard om voorzieningen voor de binnenvaart te behouden ter hoogte van de Rijshoutweg. Inzet: voorzieningen behouden en uitbreiden: auto afzetplaats + andere faciliteiten: afvalcontainer en afgifte grijswater.
- M.b.t. grijswater:
    - Is voorsorteren op 2030 lozingsverbod.
    - Dit wil men laten lopen via SAB-systeem. Voorwaarde dat SAB kaartleessysteem goed werkt.
    - Voorstel is buffertanks ondergronds.
    - Voorkeur is om samen te werken met Amsterdam. Vraag of Amsterdam hierin meegaat om locaties aan te wijzen voor grijs water. Arjan is hier mee bezig.
    - Vraag is nog of dit in binnenhavengeld doorberekend moet worden.
    - Wordt vervolgd.

Vluchtelingenschepen Zaanstad: Willem Thomassenhaven
- Laatste bericht: westkant bij AH. Twee accommodatieschepen voor 100 vluchtelingen komen achter elkaar, met pontons ertussen in als leefruimte. Wellicht nog steigers. Het zijn geen riviercruise schepen, maar accommodatieschepen (omgebouwde pontons) en hebben een Lloyds certificaat.
- Gevolg: duwbakken plekken gaan weg.
- Wanneer? > medio dit jaar.

Gerelateerd: vluchtelingenschip Javakade gaat per 1 april weg, dit wordt weer riviercruise plek.

Vragen ASV en KBN

- Waarom zijn de palen in de Amsterdam Sonthaven weggehaald en waar moeten de koppelverbanden nu blijven?

Antwoord: Deze zijn niet weggehaald. De bolders zijn vervangen. Vanwege miscommunicatie/ per ongeluk was er een week geen nieuwe bolder. Deze ligplaatsen zijn nu weer in gebruik.
- Klopt het dat achter in de Mercuriushaven coasterpalen komen. Zo ja, wanneer, waarom en waar blijft de binnenvaart? (in de Minervahaven is de binnenvaart door fietsvakantieschepen ook al een steiger kwijt)

Antwoord: we gaan de coasterplek in de Minervahaven omwisselen met de binnenvaartplek in de Mercuriushaven. Op de plek van de coastersteiger komen twee nieuwe binnenvaartsteigers in de Minervahaven en er komt een nieuwe coasterplek in Mercuriushaven. Dit heeft te maken met het generatorverbod in de Minervahaven en coasters kunnen nog niet allemaal aan de walstroom.
- Waarom is het bord aan de Surinamekade verplaatst? Is daar een ligplaats minder?

Antwoord: op die plek is een auto afzetplek en daar is een “aandrijving” geweest met een woonschip dat daar ligt tijdens afzetten van een auto. Toen is men gaan checken wat de veiligheidssituatie daar is. De plek is niet verdwenen, maar stuk opgeschoven waardoor de situatie om de auto af te zetten voor schepen tot 135 meter veiliger is geworden *(over dit onderwerp is tijdens de ASV vergadering nog gesproken met vertegenwoordigers van de haven van Amsterdam, we zijn benieuwd of dat tot andere inzichten heeft geleid)*.

Samenvattend:
Het was weer een bijzonder prettige bijeenkomst waar inhoudelijk en constructief zaken aan de orde gesteld zijn en er duidelijke uitleg is voor de gebruikers van de Amsterdamse en Zaanse haven, over de redenen waarom men dingen doet, de aanpassingen die men wil gaan doen en de verwachtingen voor de toekomst.

En tot slot kregen de vertegenwoordigers van de ASV en KBN-Schuttevaer nog een prachtig boek over de Amsterdamse haven, omdat wij mee hebben gedacht aan een (beter) systeem om havengeld te innen.

Rotterdam

Haven Rotterdam dicht bij bezoek Koning

De ASV heeft een mail geschreven aan bestuursleden en medewerkers van de haven van Rotterdam.

We hebben het bericht betreft regelingen rondom Koningsdag ontvangen en het moet ons als belangenorganisatie voor de binnenvaart van het hart dat we het een onwerkbare, buitenproportionele maatregel vinden. We schrikken echt als we lezen dat er zo makkelijk een beslissing over onze rug genomen wordt zonder maar enig overleg. Schippers zijn ook mensen en we steken het schip niet even in ons binnenzak.

Natuurlijk is het koningspaar welkom voor een bezoek aan de grote havenstad. Maar voor een vaartocht van misschien hoogstens een uur de hele Maashaven (en Leuvenhaven) 28 uur lang pot dicht gooien, is toch niet uit te leggen. Het hele beleid van het Rotterdamse Haven Bedrijf is al jarenlang dat de Maashaven dé grootste en nagenoeg de enige echte werkbare wachthaven is voor schepen welke elders in de haven moeten laden en lossen. Doordat er vele alternatieven verdwenen zijn voor de binnenvaart, is de Maashaven helaas nog de enige optie.

Er wordt op die dagen gewoon geladen en gelost in de havens. En de laad- en losbedrijven weten nooit 28 uur van tevoren wanneer ze het schip precies nodig hebben. Een groot risico is dat schepen straks opgesloten liggen, terwijl bedrijven hun goederen willen laden of lossen. Denk hierbij ook aan de aan- en doorvoer met de zeeschepen.

Het is het werk van het Havenbedrijf Rotterdam om alle schepen te centreren naar de Maashaven. Dan is het onverteerbaar, en niet uit te leggen, dat er zo makkelijk en voor zo'n lange tijd de haven compleet afgesloten wordt. Laat de schepen gewoon in- en uitvaren, dat vindt de Koning alleen maar mooi. Hij wil tenslotte een havenstad zien, of niet? Daarbij begrijpen we de reden "veiligheid" ook niet. De Koning loopt in de stad wel tussen hordes mensen door welke massaal achter dranghekken staan. Onzes inziens is een varend schip veel minder gevaarlijk dan bomvolle straten met mensen.

Nogmaals, dit besluit vinden wij echt niet kunnen. Hiermee zorg je voor grote problemen (en kosten) voor vele schippers, laad-/losbedrijven. Denk aan de just-in-time planningen, closings op de terminals etc. etc.

We hebben ook te dealen met een vaartijdenwet, maar dus ook met de minimale werkbare alternatieve wacht-/ligplaatsen in het havengebied en vergeet daarbij de plicht niet die het Havenbedrijf heeft om te zorgen voor degelijke en betrouwbare wacht-/ligplaatsen voor de binnenvaart. Daar wordt tenslotte havengeld voor betaald. Opgesloten liggen en nog moeten betalen ook, dat hoeft zelfs een crimineel in de gevangenis niet!

We hopen op uw begrip en dat dit nogmaals onderzocht kan worden op welke manier (of met tijdblokken tussendoor) er toch schepen de Maashaven in en uit kunnen varen, evt. onder begeleiding, maar die zal zeer waarschijnlijk toch al aanwezig zijn die dagen.

Wij zien graag uw reactie tegemoet.

Rotterdam: weer niet functionerende stroomkasten

In het weekend van 24 februari bleek stroomkast 35 (ponton invarend de eerste) niet te functioneren en er is gebeld, maar het antwoord is dat men niet komt om te repareren. Alweer wordt er gezegd dat er een modem kapot is en dat is het dan. Er is daarom wederom verhaald door een schipper naar een andere kast.

De ASV heeft gepoogd contact op te nemen hierover op vrijdagmiddag, maar er werd niet opgenomen.

Veiligheid

Bedienen op afstand, alweer een zwaar ongeval

Het lijkt wel of Zaanstad er een patent op heeft: ongevallen bij bruggen die op afstand bediend worden. Uit goed ingelichte kringen weten wij dat er zich heel veel incidenten voordoen met op afstand bediende kunstwerken, maar bij Zaanstad gaat het kennelijk vaak zodanig mis dat er grote persoonlijke ongelukken voordoen en ja, dan is er interesse voor deze problematiek.

Haal brugwachter terug naar drukke bruggen
Lezen wij in diverse media, want er wordt natuurlijk aan de ASV gevraagd of een aanwezige brugwachter dit ongeval (in dit geval een man die van grote hoogte naar beneden op het wegdek is gevallen en vervolgens in het water is beland) had kunnen voorkomen.
Aangezien we er niet bij waren, kunnen we dat nooit met zekerheid zeggen natuurlijk. Wel weten wij dat er bijvoorbeeld in een drukke stad als Haarlem met veel bruggen nooit dit soort incidenten hebben voorgedaan, zolang als er brugwachters aanwezig waren. Feit is ook dat de brugwachter verantwoordelijk is voor beleid wat die brugwachter niet heeft bepaald. De brugwachter die afhankelijk is van camera's, werkende bomen, goed zichtbare schermen etc. wat nooit zo optimaal kan zijn als fysiek aanwezig zijn.

Binnenvaartschippers roepen dan ook op tot de terugkomst van de fysieke brugwachter op drukke vaarroutes. Veel bruggen in de gemeentes zoals Zaanstad met veel scheepvaart- en wegverkeer worden nu op afstand bediend. De huidige situatie leidt volgens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) tot risico's op ongelukken en vertragingen. En zo raakte een Portugese man zwaargewond, nadat hij van grote hoogte van de openstaande Beatrixbrug viel.

In de krant
Het ongeluk op de Beatrixbrug maakte veel reacties los onder de Zaankanters, ook omdat het in het verleden behoorlijk is misgegaan op de Den Uyl- en de Prins Bernhardbrug. Op de Facebookpagina van een Noord-Hollandse krant kwam na het ongeluk vaak de kreet *'breng de brugwachter weer terug!'* voorbij.

Over de toedracht van het ongeluk valt nog weinig nieuws te brengen. Er is goed gereageerd op de oproep van de politie om meer beelden van het incident te sturen. Een woordvoerder van de politie laat weten dat aan hun kant er steeds meer duidelijk wordt, maar dat nog niet naar buiten te kunnen brengen. Er is wel goed nieuws: het Portugese slachtoffer is inmiddels aanspreekbaar, wat de politie ook verder helpt in het onderzoek.

De Algemeene Schippers Vereeniging is begrijpelijkerwijs voorzichtig met uitspraken over het incident. *"Maar in het algemeen blijft het zo dat het aantal ongevallen kleiner is als er fysieke brugwachters zijn. We zeggen niet dat overal de brugwachter terug moet komen. Er zijn gebieden waar het wel goed werkt..,"* werd de ASV-woordvoerder geciteerd in de krant.

Ongelukken en vertragingen
Gevolgd door: "*We zijn er wel tegen om alles op afstand te bedienen. Er zijn plekken waar af en toe maar een schip voorbijkomt, daar ga je geen brugwachter de hele dag laten zitten. Dat snappen wij ook wel. Maar nu wordt het overal in Noord-Holland gedaan, ook op de drukke vaarroutes."*

Het zorgt voor risico's op ongelukken maar zeker ook vertragingen. "We krijgen vaak te horen: 'Ik kan even de brug niet openen, want ik ben even op een ander scherm bezig'. Dat is allemaal oponthoud." Bij de bruggen en de sluis in Zaandam werken de camera's volgens de ASV niet altijd even goed, wat ook weer tot problemen leidt. "We worden er niet erg vrolijk van."

Uit de Schuttevaer!

https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2023/04/06/brandweer-moet-uitrukken-met-hoogwerker-om-onwel-geworden-schipper-van-boord-te-hijsen

PALEN DES AANSTOOTS

Brandweer moet uitrukken met hoogwerker om onwel geworden schipper van boord te hijsen

Dit is een situatie waar schippers voor hebben gewaarschuwd. De wachtpalen bij Agrifirm in Veghel staan ver van de oever en bovendien langs een drukke weg. Bij een calamiteit is het voor hulpverleners moeilijk een daar afgemeerd schip te bereiken om een gewonde van boord te halen.

Bart Oosterveld · Veghel, 06 april 2023, 15:16

Kwaliteit van de brandstof. Ronduit gevaarlijk!

Een aantal ASV leden heeft gedurende enige tijd monsters genomen van de gasolie. Het gaat hierbij dus niet per se om biobrandstoffen, gewoon de gasolie die wij bunkeren. De resultaten zijn alarmerend.

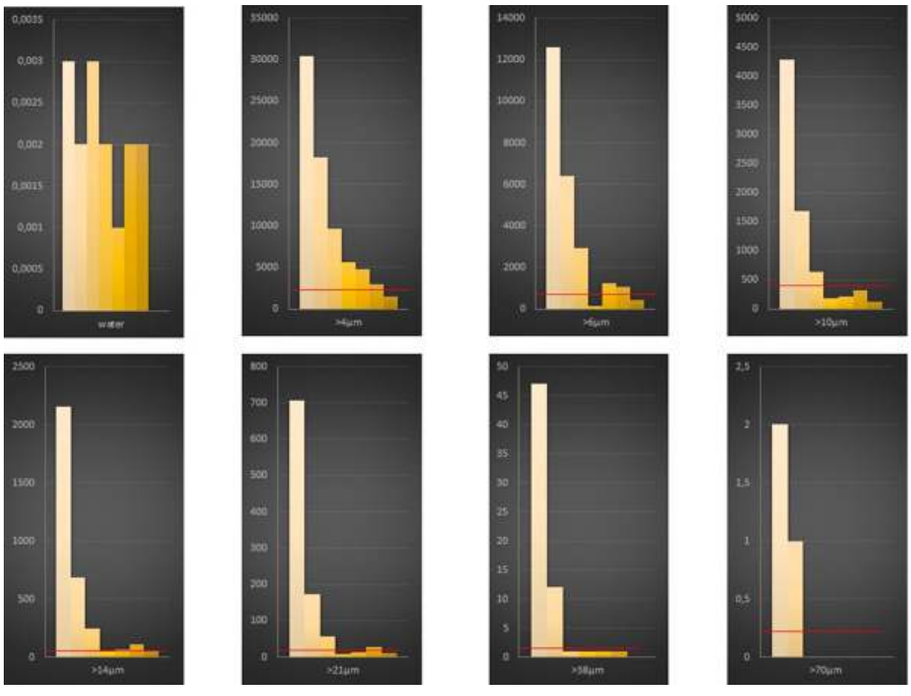
Het blijkt dat er nauwelijks een brandstof deugt. Het is misschien niet zo makkelijk leesbaar, maar u ziet diverse staafdiagrammen. Iedere staaf stelt een schip voor. Iedere diagram een type vervuiling.

De rode lijn geeft het maximum aan waarmee de brandstof “besmet mag zijn”.

Niemand controleert hierop, ook ILT niet. Veiligheid voor alles??

Tijdens de vergadering is er een uitgebreide presentatie geweest waarop te zien was wat dit allemaal doet met de motor van het schip. Hoe hoog de kosten kunnen worden en hoe onbetrouwbaar de motor. Overigens is het duidelijk dat dit vooral de laatste jaren (vanaf corona) speelt.

Advies: neem in ieder geval monsters van datgene wat u bunkert!



Veiligheid, veiligheid

Sluis 15 op de Zuid-Willemsvaart heeft er maanden uitgelegen. En we kunnen wel zien dat het goed opgeknapt is. Hoe zat het ook alweer met veiligheid? En daarom moet men zo handhaven bij die o zo onveilige schippers?

Goed opgeknapt na maanden stremming!

Kort na de plaatsing van de eerste foto’s op facebook heeft men de sluis gesloten en de aannemer opdracht gegeven de trap te herstellen: zie hier het resultaat.

RWS geeft de aannemer opdracht gegeven de trap te herstellen:
zie hier het resultaat.

Nu is de sluis aangepast en is de trap “veilig”

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31653190459
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl
kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

O A. LID zijn leden die natuurlijke of rechtspersonen zijn en een schip (mede) exploiteren zoals beschreven in de statuten Artikel 5 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 4 en contributie betalen zoals beschreven in Artikel 13.

O B. ZZP-er lid zijn leden die natuurlijke personen zijn en die anderzijds werkzaam zijn als zelfstandige op de binnenvaartschepen zoals beschreven in de statuten Artikel 5 en het huishoudelijk reglement Artikel 4 en contributie betalen zoals beschreven in Artikel 13.

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

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

A lid. Tonnenmaat / pk Duwboot/ passagiersschip M³ …….....

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

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

svp aantal of aanvinken welke u wenst:
vaantje ..... * vlag 100 x70 ..... * vlag 150 x 100 .....

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, het liefst per email info@algemeeneschippersvereeniging.nl aan ons terug te sturen.
Hier kunt u ook uw vragen of informatie of andere correspondentie met het bestuur delen.

Correspondentie met de penningmeester en boekhouding:
administratie@algemeeneschippersvereeniging.nl
administratie telefoonnummer +31653190459

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31653190459
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl
kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR
S.V.P. IN DUIDELIJKE BLOKLETTERS INVULLEN EN AANVINKEN WELKE DONATEUR U BENT.

O A. Donateur gepensioneerde schippers, die geen verdere activiteiten meer in de binnenvaart verricht en de vereniging financieel wil steunen volgens de Statuten Artikel 14 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 5 en Artikel 13 contributie en het hierin vast gestelde bedrag.

O B. Donateur in loondienst varend en de vereniging financieel wil steunen volgens de statuten Artikel 14 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 5 en Artikel 13 contributie en het hierin vast gestelde bedrag.

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..….

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

svp aantal of aanvinken welke u wenst:
O vaantje x
O vlag 100 x70 x
O vlag 150 x 100 x

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, het liefst per email info@algemeeneschippersvereeniging.nl aan ons terug te sturen.
Hier kunt u ook uw vragen of informatie of andere correspondentie met het bestuur delen.

Correspondentie met de penningmeester en boekhouding:
administratie@algemeeneschippersvereeniging.nl
administratie telefoonnummer +31653190459

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31653190459
Tel: +31611887791
Tel: +31610977114

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

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

Dan is er een optie: wordt “vriend van de ASV”

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

“ja ik word vriend van de ASV”. Ik ontvang daarvoor een rekening voor het bedrag van
o 50,-
o 100,-
o Anders namelijk……..

Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

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

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per mail info@algemeeneschippersvereeniging.nl aan ons terug te sturen.

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl
www.editoo.nl

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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

Voorzitter
Peter van der Veen
peter.asv@outlook.com
Tel: +31641975753

Penningmeester
Jessica van den Akker
asv@ms-loreley.nl
+31622738505

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.