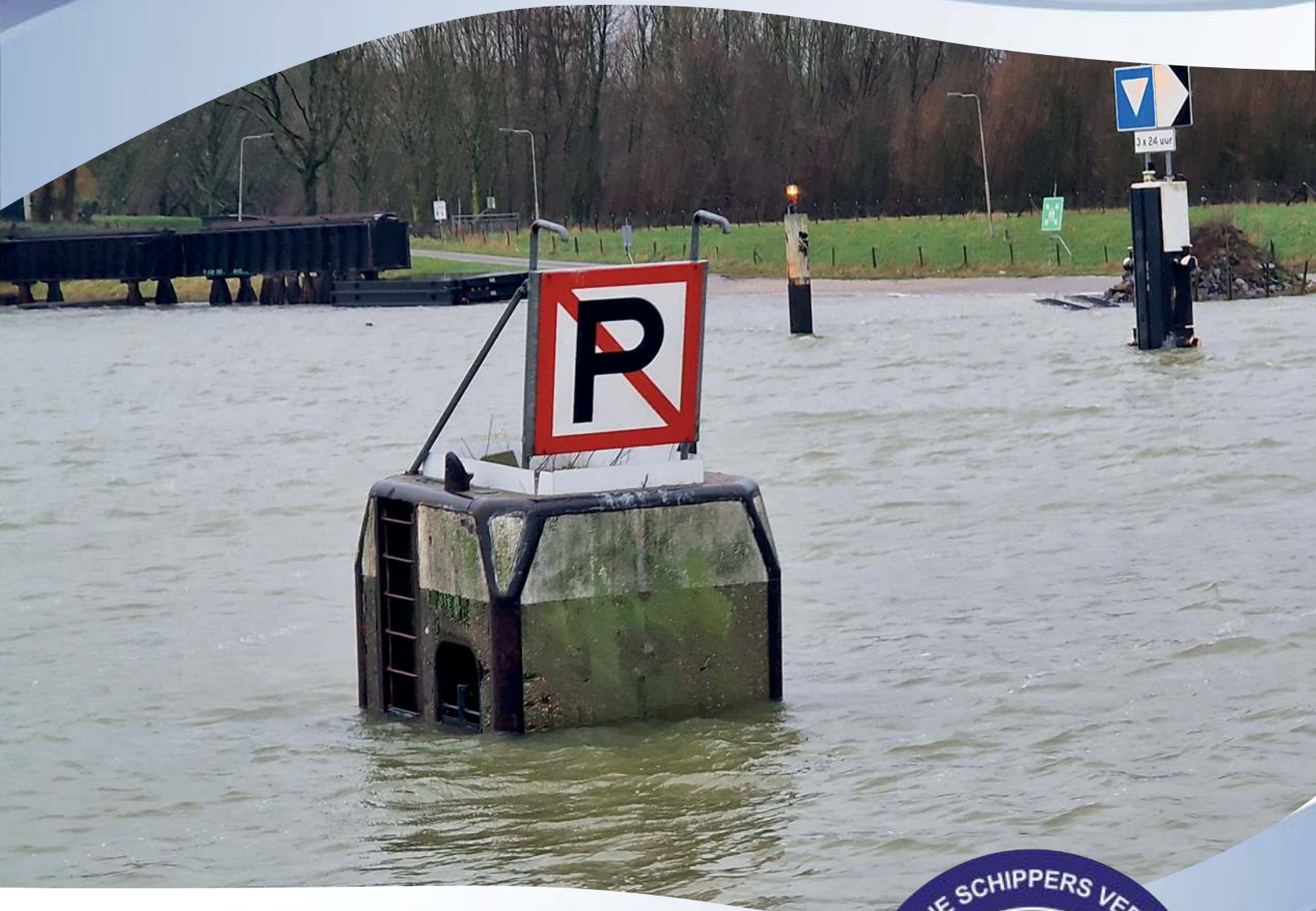


ASV

Nieuwsbrief

April 2024



Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek
Blijf op de hoogte!



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Stellingen

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

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

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

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



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



<https://twitter.com/ASV16>

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

Algemeene Schippers Vereeniging

kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht
+31653190459
info@algemeeneschippersvereniging.nl
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

Redactie

Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie

Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereniging.nl

Drukker

Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:

Liesbeth de Jonge, Jeroen Strijker, Jessica vd Akker, Corrie Last, Geert Wiegers, Martin Mol, Tineke Veuger, Sunniva Fluitsma en vele anderen. Voorpagina Jeroen Strijker

INHOUD

Voorwoord

- 4 Spreekwoorden en gezegdes – Zwaar weer

Ontwikkelingen ASV

- 5 Veranderingen binnen bestuur en denktank

De Binnenvaarttafel

- 6 De Binnenvaarttafel

Maritiem Industry

- 8 Beur Gorinchem

CCR

- 9 Energietransitie
- 9 Hoop
- 10 Nederland, maak er wat van!
- 11 Persbericht prijsvorming binnenvaart

Fosfine

- 12 Stand van zaken fosfine

De huishoudafvalsoap

- 13 Proef nieuwe (betaalde) afvalcontainers
- 14 Deel C van het afvalstoffenverdrag

Schipper aan het woord

- 16 Niets is onmogelijk

ILT/NBKB

- 18 Strategisch Brancheoverleg
- 20 Laat je schip keuren door geaccrediteerde organisaties
- 21 Verhalen uit de praktijk

Juridische zaken

- 23 Juridische zaken
- 23 Aansprakelijkheid van de ZZP'er in de binnenvaart

Julianakanaal

- 25 Gang van zaken rond het Julianakanaal
- 26 Vervolg-werkzaamheden Julianakanaal
- 27 Reactie op brief Minister Harbers
- 28 Julianakanaal, een gesprek met Minister Harbers

Nautisch-technisch

- 30 Overleg Vlotbruggen Noord-Hollands kanaal
- 30 Klankbordgroep VR Weurt-Heumen
- 31 Nieuwe VHF procedures
- 31 Zaanstad overleg
- 32 Werkzaamheden Zuid-Holland

Politiek

- 33 Opvolging CDA goed geregeld
- 34 Uit de Kamerbrief van Minister Harbers

Toekomst Binnenvaart

- 35 Aandacht voor de binnenvaart
- 35 Oplossingsrichtingen aflopen overgangsbepalingen
- 37 Vervoer over water de juiste weg

Ligplaatsen

- 38 Overnachtingshaven Spijk geopend door Minister Harbers
- 39 Wachtplaats voor scheepvaart Zuid-Willemsvaart bij Someren-Eind (inclusief foto)

Vergroening binnenvaart

- 40 Waalkade emissievrij?
- 40 Overleg walstroom met HBR



Voorwoord

Spreekwoorden en gezegdes – Zwaar weer

Je bent nooit te oud om te leren: “Een voetje zetten”. Tankschippers zullen met- een begrijpen waar ik het over heb, maar als droge lading schipper was deze uit- spraak nieuw voor mij. De benen uit het lijf rennen, iemand een hak zetten, of voor de voeten lopen; die kende ik allemaal wel. Maar na meerdere malen dezelfde term gehoord te hebben, vroeg ik me toch af waar men het over had. Deze term bete- kent dus dat men bij de start van het laden van een tankschip eerst onder geringe snelheid een beetje lading in elke tank laat vloeien, tot een zodanige hoogte dat de vulpijp onder komt te staan. Daarna kan er op maximaal tempo geladen worden. Dit in verband met eventuele statische lading in de leidingen.

Je moet het maar weten. Zo zijn er veel gezegdes, spreekwoorden en uitdrukkin- gen die met varen te maken hebben.

Uitdrukkingen die bedoelen wat ze zeg- gen, maar niet zeggen wat ze bedoelen.

De touwtjes in handen hebben bijvoor- beeld. Dat hebben we dagelijks letterlijk. Maar de betekenis heeft niets met touwen te maken.

Zo heb ik er nog een paar in de oude goo- gle-doos gevonden:

“Als twee schepen elkaar ontmoeten, gaan ze niet alleen over hetzelfde water, maar ook over gedeelde ervaringen en uitdagingen.” Dit oude gezegde herin-

tert ons eraan dat je niet alleen bent op je levensweg, maar dat je kunt leren en gebruik kunt maken van ervaringen van anderen.

Het leven op een schip brengt vaak uit- dagingen met zich mee en zoals het gezegde luidt: “Een schip is veilig in de haven, maar daarvoor zijn schepen niet gemaakt.” Dit geeft aan dat we soms door moeten zetten, niet altijd voor de makke- lijkste weg moeten kiezen..

In de binnenvaart geldt ook de wijsheid dat “wie achter de feiten aan vaart, zichzelf aan de grond kan zetten.” Hierin zien we het belang van vooruitdenken, plannen en anticiperen op wat komen gaat en indien nodig out of the box denken om succes- volle reizen en leveringen te garanderen.

Dit is de laatste tijd nogal vaak nodig voor mijn gevoel. Willen we mee kunnen in de wereld van regels, kromme wetgevingen en opgelegde verordeningen dan moet er nogal eens out of the box gedacht worden om de boel nog werkbaar te houden.

Want de binnenvaart zit in zwaar weer. Het hele gebeuren rondom het NBKB waardoor er grote achterstanden (zijn) ontstaan, een EOC die niet meer zelf de inspecties kan uitvoeren. Bio brandstoffen en het Julianakanaal dat men domweg voor een lange tijd wil afsluiten, alsof het een verlaten wandelpaadje is.

Daarbovenop komt ook de ASV zelf he-

laas opnieuw in de gevarenzone. Om in de spreekwoorden te blijven: De ASV is in zwaar weer beland; we zitten met de han- den in het haar. In het bestuur vallen ga- ten en uit de denktank zullen er een aantal vertrekken. Ook onze woordvoerster zal ermee stoppen. Wil de ASV een doorstart kunnen maken, dan zijn er zeer dringend nieuwe actieve mensen nodig.

Als het getij verloopt, moet men de ba- kens verzetten; De wereld verandert, de maatschappij verandert en de hele bin- nenvaart is al lang niet meer zoals het 30 jaar geleden was. En daarom moeten we als ASV altijd mee veranderen. Maar hoe doen we dat en op welke manier? Op wel- ke manier kan de ASV anno 2024 de bond zijn ván schippers, door schippers en voor schippers?

“Wie de bocht niet neemt, zal nooit aan- komen,” zo luidt een oud spreekwoord. Dit betekent dat we soms via omwegen of door lange bochten moeten gaan om op onze bestemming te zullen aankomen. Niet lijnrecht denken.

In deze woorden en gezegden klinkt een diepe wijsheid, waar elke zin een ver- haal vertelt en elk gezegde een levensles biedt. Mogen deze uitdrukkingen dienen als kompas op onze wegen en ons be- geleiden door de wereld die scheepvaart heet. “Een behouden vaart!”

Met vriendelijke groet,
Eddie vd Vliet



Ontwikkelingen ASV

Veranderingen binnen bestuur en denktank

Tijdens de ledenvergadering van afgelopen april is met de leden besproken dat er grote veranderingen plaatsvinden. Peter van der Veen moet noodgedwongen door privéomstandigheden per oktober zijn voorzitterschap en bestuursfunctie neerleggen. Sunniva Fluitsma legt na bijna 20 jaar haar taken binnen de ASV neer.

Dat vraagt nogal wat van degenen die de stokjes over moeten nemen. Het zou mooi zijn als deze vereniging de veerkracht toont om deze overgangen zo rimpelloos mogelijk te laten verlopen, door inzet van de schippers....voor schippers natuurlijk!

Huishoudelijk reglement

De ontwikkelingen staan niet stil, dus de ASV ook niet. Daarom is op de voorjaarsvergadering van 6 april met de leden besproken wat het voornemen is om het huishoudelijk reglement aan te passen.

Besluiten daarover worden genomen in de najaarsvergadering, zodat iedereen tijdig op de hoogte is van de eventuele veranderingen en zijn/haar mening erover kan geven.

In de nieuwsbrief van augustus zult u kunnen lezen waar de grote verschillen zitten en hoe het huishoudelijk reglement eruit zal komen te zien.

Nieuwsbrief

In de hele maatschappij vinden ontwikkelingen plaats waarbij ook de binnenvaart meebeweegt. Een van die ontwikkelingen is een verdere digitalisering van de infor-

matievoorziening. In het vervolg zal ook de ASV meer communiceren via digitale media zoals Facebook en de ASV-website en minder via de (digitale) nieuwsbrief.

Dat betekent dat de nieuwsbrief in het vervolg 4 maal per jaar verspreid zal worden in plaats van de 6 maal zoals we gewend

zijn.

Gelukkig is Jacco de Beijer bereid gevonden om de taak van Sunniva over te nemen wat de nieuwsbrief betreft. Tegelijkertijd zal gekeken worden hoe de informatie zo actueel mogelijk terug te vinden zal zijn op de ASV website.



De Binnenvaarttafel

De binnenvaarttafel

De Binnenvaarttafel is van start gegaan met een eerste bijeenkomst waarbij alle partijen zich voorgesteld hebben en aangegeven hebben wat hun inbreng in de binnenvaarttafel kan zijn.

Wat voegt uw organisatie toe aan de Binnenvaarttafel?

Dit was de inbreng van de ASV:

“Er was lang geleden ook een deelorgaan voor overleg over veiligheid en andere belangrijke onderwerpen. Dat overleg heeft mevrouw Fluitsma gemist. Allerlei partijen werken nu langs elkaar heen. Afstemming is nodig en het is goed om dingen van elkaar te weten. Mevrouw Fluitsma heeft gevraagd om een overleg zoals het deelorgaan was, maar deze tafel is nog meer en gaat verder. Dit gaat over visie en de toekomst; heel erg belangrijk en erg nodig.

De inbreng is de inzet van mevrouw Fluitsma, met hart en ziel voor de hele sector en ook voor de maatschappij die niet weet hoe belangrijk de binnenvaart is. Overleg over “wat er kan via de binnenvaart en wat er moet over de weg”.

Werkwijze Binnenvaarttafel (en de ASV)
Naar aanleiding van de werkwijze wordt het onderstaande besproken: De ASV stelt dat zij vanwege internationale vaarroutes niet altijd in de gelegenheid is de bijeenkomsten bij te wonen. Ze stelt voor om vanwege de continuïteit met twee vaste contactpersonen te werken. Iedereen is hiermee akkoord. Actie OFL: Een tweede vaste contactpersoon toevoegen voor ASV.

Communicatie

De voorzitter vertrouwt erop dat er verstandig wordt omgegaan met hetgeen aan de tafel wordt overlegd. Over het wel en niet delen met de achterban en wat deze met de informatie doet, vertrouwt hij op het oordeel van de deelnemers. De voorzitter is de woordvoerder. Dat betekent dat de leden niet namens de Binnenvaarttafel spreken, alleen op persoonlijke titel of namens hun eigen organisatie. Vragen van de media worden zo veel mogelijk via het secretariaat en de voorzitter beantwoord. Stukken kunnen gedeeld worden met de achterban in het vertrouwen dat hiermee goed omgegaan wordt.

Actieagenda toekomst binnenvaart

De voorzitter stelt dat de Binnenvaarttafel alleen iets voor elkaar kan krijgen als iedereen van de kracht van de Binnenvaarttafel is overtuigd. Daarom vraagt de voorzitter aan de leden om drie concrete behapbare acties te noemen die door de Binnenvaarttafel op redelijke termijn gerealiseerd kunnen worden (bijvoorbeeld tegen het eind van het jaar al).

Er werd aan alle aanwezigen gevraagd welke acties men voor ogen heeft.

De ASV bracht dit in:

- De toekomst voor de Binnenvaart is van groot belang. De invloed van CCR is groot. Nu is er een Nederlandse voorzitter voor twee jaar. Daar moeten we onder de aandacht brengen dat de vloot tot 1500 ton op het punt staat van verdwijnen. ASV wil een generaal pardon. (...) In Nederland verdwijnt 60% en in België en Duitsland zelfs 80% van het huidige aantal schepen, als hier niets aan verandert.
- Betrouwbare vaarwegen is punt twee. Er gaat slechts 7% van de begroting naar de vaarwegen.
- Landelijke regie is gewenst over een heel aantal zaken. Het beleid van diverse overheidsorganen zoals de provincies en gemeentes werpt veel drempels op voor de binnenvaart.
- Duurzaamheid: Inventariseren wat er echt kan, bijvoorbeeld welke biobrandstoffen zijn er wel mogelijk? En er moet geld voor komen van de overheid voor noodzakelijke investeringen.

Een indruk van de overige reacties

- **Het beheer en de veiligheid van een betrouwbare waterweg**
 - Een mogelijke actie zou kunnen zijn: een roadmap met het onderhoud vaarwegen, simpel en betrouwbaar. Een planning zodat bekend is wat er wanneer speelt.
 - Bereikbaarheid vaarwegen bovenaan. Ook geen ellenlange discussies meer. Stel gewoon de vaarweg op de Maas moet gewoon 24-7 open. Dit kost veel te veel energie.
 - Er is minder oor bij RWS over klachten bij onderhoud; men verwijst naar de aannemers. Er zijn vraagtekens bij

deze contracten. Aannemers maken de dienst uit, werken niet in het weekend en de werkzaamheden worden gepland op de agenda van de aannemers. Het is nodig te denken in het belang van de scheepvaart.

- Het beter benutten van de vaarwegen. Wat kan er (nu) wel mee gedaan worden?
- Er moet snel perspectief komen voor de vaarwegen, een masterplan behoud is nodig.
- Het thema ‘toekomstbestendige vaarwegen’ is prioritair. Zonder betrouwbare infrastructuur heeft de rest van de agenda weinig toegevoegde waarde.

● Digitalisering en transparantie

- Hoe kunnen we een aantrekkelijke, slimme en transparantere logistiek creëren waar digitalisering processen vereenvoudigt?
- Welke relevante data zit er bij de partijen hier aan tafel en hoe kun je verbindingen bouwen?
- NB: op een wijze die gebruiksvriendelijk is voor de binnenvaartondernemer opdat deze niet met tientallen verschillende apps hoeft te gaan werken.
- Transparantie in de keten krijgen door het delen van digitaliseringsdata, hiervoor kan een concrete pilot worden gestart. Hiermee streven naar een wendbare en weerbare keten.

● Onzichtbaarheid van de binnenvaart

- De politieke aandacht kan beter. Er worden bijvoorbeeld nooit vragen gesteld over de binnenvaart in de Tweede Kamer.
- Misschien ook kijken naar de communicatie vanuit de sector?
- Wat kan de Binnenvaarttafel opleveren over 1 jaar of 2 jaar? Een akkoord?
- Internationaal speelt ook veel – het voorzitterschap van CCR kan helpen acties in te vullen. De CCR heeft vijf prioriteiten geïdentificeerd, wellicht kunnen die behulpzaam zijn voor de Binnenvaarttafel.

● Modal shift

- De binnenvaart moet (zichtbaar) een veel grotere rol pakken binnen goe-

derenvervoer.

- In het voorstel voor wijziging van de Directive Combined Transport wordt aangetoond dat de binnenvaart grotere reducties op externe kosten oplevert dan wegvervoer. Dit is van groot belang voor de plannen die de lidstaten moeten opstellen in het kader van de modal shift voor de verbetering van gecombineerd vervoer t.o.v. wegvervoer.
- De Binnenvaarttafel kan bijdragen aan een betere registratie van gegevens t.b.v. bijvoorbeeld het Directiveplan, maar ook voor onderbouwing richting verladere om naar het water over te stappen.
- **Vergroening Binnenvaart**
- In het kader van verduurzaming en prijs subsidies voor HVO100 brandstof uitleggen. Er is structuur nodig vanuit de overheid. Wet- en regelgeving moet kloppen.
- Verduurzaming is van belang.
- 10 zero-emissie schepen binnen nu en twee jaar samen met aanleg infra (ook i.s.m. Nederland Maritiem Masterplan).

Tot zover een indruk van de eerste bijeenkomst van de Binnenvaarttafel.

Na de bijeenkomst

De ASV heeft een aantal vragen gehad om te bedenken op welke wijze zaken vormgegeven zouden moeten worden. Daarop hebben wij de antwoorden gegeven die u hieronder terugvindt.

Digitalisering Binnenvaart

Naar aanleiding van vragen over digitalisering heeft de ASV het volgende aan de Binnenvaarttafel meegegeven:

Wat is de behoefte van jouw achterban rondom digitalisering?

1. Digitalisering moet vooral een oplossing zijn voor zaken en het leven van de binnenvaart(schipper) eenvoudiger maken. Nu heeft digitalisering vaak als doel dat het voor de diverse overheden eenvoudiger werkt en personeel uitspaart (bruggen/sluizen) en maakt het ons leven ingewikkelder, belemmert het ons in de bedrijfsvoering (door digitalisering van kunstwerken worden er veel veiligheidsmarges ingebouwd dus duren de processen langer, en het varen onveilig).
2. Een systeem hoort gebruiksvriendelijk en werkbaar op de markt te komen. Nu worden we gedwongen te werken met systemen (BICS/ aanmelden sluisen Terneuzen bijvoorbeeld) die haperen, ongelooflijk veel tijd kosten en soms echt onwerkbaar zijn. En altijd op straffe van boetes

(BICS), extra kosten, achteruitgezet worden op de lijst van te schutten schepen et cetera.erg klantvriendelijk.

3. Er moeten zo weinig mogelijk verschillende systemen zijn waar we mee gedwongen worden te werken. Havens stemmen nu niet op elkaar af, daardoor werken we met allerlei verschillende apps en sites.

Verduidelijking bovenstaande a.d.h.v. voorbeelden:

Voorbeeld: BICS

- Werkt niet met de grensovergang Nederland - België... Met als gevolg dat je bijvoorbeeld voor de brug van Merksem komt en dat je het dok/haven niet in mag varen, mits je je nieuwe BICS hebt verstuurd (wat heel lastig is)! Hier krijg je rare situaties door, doordat schepen moeten blijven drijven, andere schepen hier weer omheen moeten varen, omdat de schipper eerst via zijn computer een nieuwe BICS moet versturen naar de Vlaamse Waterwegen. Dit kan en mag absoluut niet de bedoeling zijn!
- Sluispassages die worden geweigerd door sluiswachters, omdat ze jou BICS bericht niet kunnen terugvinden, terwijl voorgaande sluisen die wél hebben gevonden...
- BICS werkt met "tussentpunten", maar daar kun je er maar 4 van invullen. Voor een aantal trajecten is dat onvoldoende, zodat er iedere keer problemen zijn bij sluisen en je soms voor 1 traject meerdere rekeningen ontvangt.
- Schippers die er niet uitkomen worden bedreigd met boetes (150,-) terwijl het systeem zelf slecht werkt, geen juiste informatie geeft ("vul viapunt in" terwijl er bedoeld wordt "u heeft te veel tussentpunten ingevuld") en de helpdesk vaak onbereikbaar is.

Wat heb je daarvoor nodig van anderen:

1. Denken vanuit de gebruiker en de gebruikers (schippers) meer meenemen in het proces bij de ontwikkeling.
2. Afstemming tussen verschillende spelers met hetzelfde doel (havens/ vaarwegen/ organisaties).
3. 1 app/account voor alle havens, walstroom e.d.
4. Goede hulplijnen die beschikbaar zijn als het nodig is (helpdesk BICS is in het weekend afwezig, onbegrijpelijk in deze 24 uren economie waar wij verplicht zijn met BICS te werken).

Suggesties:

- Maak filmpjes om uit te leggen hoe je de apps of sites moet bedienen. Dat is voor veel mensen veel makkelijker

dan droge tekst of foto's van een pagina die men niet in beeld weet te krijgen. Zorg ook dat deze uitleg volledig is en actueel is met evt. updates!

- Apps die bij de taal en praktijk van de schipper aansluiten. Als je op "Nederlandse taal" klikt dan is "verwachte vertrektijd" begrijpelijker dan "ETD".
- Zorg altijd voor een plan B en houd een alternatief beschikbaar. Apps of internet kan ook eens niet werken. Het is nog steeds geen wettelijke verplichting een smartphone met bepaalde apps te hebben en te kunnen bedienen.

Wat kun je zelf bieden:

1. Wij denken graag mee bij nieuwe ontwikkelingen.
2. Wij willen ook evalueren om de zaken beter te maken.
3. Op dit moment maken schippers zich al heel veel (gedwongen) eigen om te kunnen functioneren in een steeds digitalere wereld.

Politieke profilering

Ook werden aan de ASV vragen gesteld over de wijze waarop de Binnenvaarttafel meer zou kunnen doen aan politieke profilering van de binnenvaart.

Welke rol zou de Binnenvaarttafel volgens ASV kunnen spelen rondom politieke profilering?

1. De binnenvaarttafel zou over bepaalde onderwerpen kunnen proberen rondetafelgesprekken of iets dergelijks in de Kamer tot stand te brengen, zoals we het eerder hebben gehad over marktontwikkelingen (AGORA), CCR-regelgeving, varend ontgassen en dergelijke.
2. De Binnenvaarttafel zou aanbevelingen kunnen doen over bepaalde onderwerpen middels brieven aan de Minister met afschrift aan de vaste Kamercommissie(s).
3. De Binnenvaarttafel zou in aanloop naar Commissiedebatten Maritiem en/of begrotingsdebatten gezamenlijk position-papers kunnen aanleveren aan de Kamerleden.
4. De Binnenvaarttafel zou een Kamerleden-Binnenvaartontbijt kunnen organiseren waarbij aan Kamerleden zaken vanuit verschillende spelers (verladere/ scheepseigenaren, bevrachtere et cetera) worden gepresenteerd vanuit verschillende thema's.

Hoe zou ASV daaraan bij kunnen dragen?

Bij alle voorstellen zou de ASV haar input en medewerking kunnen geven.

Maritime Industry

Met de volgende editie van Maritime Industry om de hoek, is het tijd om de spotlights te richten op dit onmisbare event in de maritieme wereld. 28, 29 en 30 mei 2024 zal de beurs weer een bruisende ontmoetingsplaats zijn voor oude bekenden, maar ook nieuwkomers in de sector. Met een goed gevulde beursvloer belooft het een niet te missen editie te worden voor zowel exposanten als bezoekers. Dit komt mede door de drie themadagen, met elk hun eigen invulling.

Op de eerste dag staat het delen van kennis centraal. Dinsdag 28 mei wordt het kennisprogramma georganiseerd, waarbij experts uit de industrie hun inzichten delen over verschillende interessante thema's. Deze kennissessies zullen plaats vinden op Next Level (de bovenverdieping). Ook zullen er exposanten inspelen op de actuele thema's.

Woensdag 29 mei is gereserveerd voor het Career Event, een unieke kans voor zowel werkzoekenden als werkgevers. Voor werkzoekende is het gemakkelijk om in contact te komen met toonaangevende bedrijven en om mogelijkheden te verkennen voor stages en banen in de maritieme sector. Daarbij is het ook een unieke kans voor werkgevers om in gesprek te gaan met (young) professionals of andere die toe zijn aan een carrière switch. Het Career event wordt samen met de Scheepvaartkrant georganiseerd en is op 29 mei van 13:00-18:00 uur gratis te bezoeken op Next Level.

De laatste beursdag donderdag 30 mei wordt de focus verlegd naar het goede doel, met Mercy Ships als middelpunt. Mercy Ships begon met een droom; ziekenhuisschepen bemant met vrijwilligers die de armste landen van de wereld helpen door medische zorg te bieden. Door de jaren heen heeft Mercy Ships met een handvol schepen meer dan twee miljoen mensen in ontwikkelingslanden geholpen met medische operaties en ontwikkelingsprojecten. Mercy Ships zal tijdens de donderdag hun verhaal overdragen.

Gedurende de drie beursdagen is het innovatieplein op Next Level een hotspot met baanbrekende technologieën en innovaties die actueel zijn in de maritieme branche. Exposanten zullen de nieuwste producten en oplossingen presenteren die de efficiëntie verbeteren, de veiligheid vergroten en bijdragen aan een duurzame toekomst voor de sector. Het innovatie-



plein biedt een unieke gelegenheid voor zowel exposanten als bezoekers om nieuwe ervaringen op te doen en zich te laten inspireren door de toekomst van de scheepvaart. Of u nu op zoek bent naar nieuwe oplossingen voor uw bedrijf of gewoon nieuwsgierig bent naar de laatste ontwikkelingen, het innovatieplein op Next Level is zeker een bezoek waard tijdens Maritime Industry.

De beurs is niet alleen een plek voor zakelijke kansen, maar ook een forum voor kennisdeling, netwerken en inspiratie. Als exposant krijgt u de kans om uw bedrijf te profileren voor een breed publiek en om deel uit te maken van de toekomst van de maritieme industrie. Als bezoeker kunt u verwachten geïnformeerd te worden over de laatste ontwikkelingen, nieuwe connecties te maken en wellicht zelfs uw volgende carrièrestap te zetten.

Met een uitgebreid aanbod en de themadagen belooft de komende editie weer een bijzondere ervaring te worden. De voorbereidingen zijn in volle gang en de beursvloer raakt snel gevuld. Wacht niet te lang en neem contact met ons op via www.maritime-industry.nl als u ook wilt deelnemen.

Maritime Industry vindt plaats op dinsdag 28, woensdag 29 en donderdag 30 mei 2024 in Evenementenhal Gorinchem. De beurs is geopend van 13:00 tot 21:00 uur.

Voor meer informatie; bezoek www.maritime-industry.nl. We kijken ernaar uit om u te verwelkomen!

Tickets zijn gratis te bestellen zijn via www.maritime-industry.nl met code MP1022

Energietransitie

Heel wat nieuwsbrieven hebben dit onderwerp inmiddels in de inhoud gehad. En ook bij de Kamerdebatten speelt het een grote rol: de binnenvaart moet groener.

Niet alleen voor Nederland is de energietransitie een cruciaal thema. In Europees verband wordt gedacht en gesproken over een energiebelasting. Daarvoor wil men zelfs de Akte van Mannheim opzijzetten. Tot nu toe hoeft de binnenvaart dankzij die Akte van Mannheim – die de onbelemmerde vaart op de Rijn garandeert – geen accijns te betalen over scheepsbrandstoffen. Maar dat zal vermoedelijk niet zo lang

meer duren, want de Europese Unie werkt aan een richtlijn over energiebelasting en die zal zo goed als zeker ook van kracht worden voor scheepsbrandstoffen.

Een tweede prioriteit op het gebied van de energietransitie in de Europese binnenvaart is de financiering van de vergroening.

O nee, een fonds!

En dan wil men ook nog de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen naar nul zien te krijgen in 2050. Daarvoor zijn aanzienlijke investeringen op en in schepen

nodig. Om dat te kunnen financieren zouden de scheepseigenaren ondersteuning moeten krijgen, vindt Nederland. Maar dan klinkt in een persbericht van de CCR het onheilspellende woord; “een fonds” wil men in het leven roepen. Schippers hebben slechte ervaringen met fondsen. Denkend aan het reservefonds/sloophonds geheel door binnenvaartschippers zelf opgebracht en nu leeggehaald door “anderen” via het IWT-platform, is het laatste waar de sector vertrouwen in heeft, een fonds. Maar dit keer wordt het anders. De gelden die ingelegd worden zullen niet van de scheepseigenaren komen.

Echt niet? We houden het in de gaten.

Hoop

Een sprankje hoop putten we uit ontwikkelingen die in ieder geval voor de kleinste binnenvaartschepen misschien toekomst kunnen bieden.

Tenminste: als die schepen die nog over zijn, en dat zijn er niet veel (spitsen en Kempenaars), het redden tot de regelgeving van 2030 ingaat. En dat is nog maar de vraag. Het is een overwinning voor de ASV dat nu eindelijk ingezet wordt op een “generaal pardon” of zoals men het noemt een “collectieve hardheidsclausule”. Of het op tijd is en of het genoeg is? Dat natuurlijk niet.

Het positieve nieuws

Na jaren waarin gezegd werd dat er eigenlijk niets mogelijk was, blijkt nu dat de Nederlandse delegatie Rijnvaartcommissarissen bij de CCR zich de komende twee jaar in wil zetten om via een collectieve hardheidsclausule respijt te krijgen voor de (problematische) technische overgangsbepalingen. We begrijpen dat Nederland, als voorzitter van de CCR, zich daar hard voor wil maken.

De CCR zelf ziet kennelijk nog steeds niet de onoverkomelijkheid van die eisen in, want zij schrijft op haar website “dat er een risico is op knelpunten voor bepaalde scheepscategorieën”. Tot nu toe heeft de CCR maar ook het Ministerie I&W altijd verwezen naar de mogelijkheid om een

individueel schip op basis van een aanbeveling van de CCR een vrijstelling van de voorschriften toe te kennen door toepassing van de zogeheten hardheidsclausule. Schippers weten echter dat dit een onbegaanbare weg is en maken er dus geen gebruik van. Gevolg: 95% van de internationale Spitsenvloot is de afgelopen 30 jaar uit de actieve vaart genomen. En de laatste 10 jaar is 25% van de Nederlandse schepen tot 1.000 verdwenen.

Hoe klein is een klein schip?

Maar nu lijkt het dus zo te zijn dat men wil dat naast de bestaande hardheidsclausule die voor alle scheepstypen geldt, waarbij in individuele gevallen de hardheidsclausule dan een oplossing zou moeten kunnen bieden, ook collectieve oplossingen op internationaal niveau (CCR/CESNI) een optie kunnen zijn. In Nederland worden er voorbereidende werkzaamheden verricht met het oog op een voorstel voor

zulke collectieve oplossingen voor kleine schepen. Kleine schepen? Hoe klein? De ASV heeft gestreefd naar schepen tot 1.500 ton (om te beginnen), maar dat lijkt er (nog) niet in te zitten.

Te weinig, te laat (daar heb je de ASV weer)

We horen over “spitsen en Kempenaars” en moeten iedereen die denkt dat we nu staan te juichen weer teleurstellen. Te laat (voor de meeste schepen van dat tonnage, zeker gezien het feit dat velen niet aan de huidige regelgeving kunnen voldoen) en te weinig, omdat de volgende categorie schepen die niet meer kan voldoen, aan de beurt is.

We blijven wel hopen dat dit zal leiden tot herbezinning zodat de categorie schepen die een slagje groter is net op tijd gered kan worden van de sloophamer. Hoop doet leven tenslotte.



Nederland, maak er wat van!

Zoals we uit de pers hebben kunnen vernemen zal Michiel van Kruiningen namens Nederland de komende tijd de voorzittersfunctie vervullen bij de CCR. Daarbij staat hij, als directeur Maritieme Zaken bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het hoofd van de Nederlandse delegatie.

Nederland heeft twee jaar de tijd om iets met die voorzittersrol te doen doordat de CCR werkt met een om de twee jaar roterend voorzitterschap. Nederland heeft daarmee tot en met 31 december 2025 de leiding. Na die twee jaar neemt een volgend land het stokje over. Zodoende krijgen alle zes de lidstaten van de CCR de mogelijkheid om onderwerpen centraal te stellen die zij belangrijk vinden.

Dit komt op een goed moment, omdat er nu juist een Binnenvaarttafel opgestart is, waarbij de heer van Kruiningen aanwezig is. Duidelijk werd daar dat de aanwezigen in ieder geval de diversiteit in de binnenvaartvloot willen bewaren. Dat Nederland nu het voortouw genomen heeft om binnen de CCR te pleiten voor een "collectieve hardheidsclausule", mag geen toeval zijn (maar waarom nu pas, denk je dan toch stiekem).

Vervoerszekerheid vraagt klimaatbestendige vaarwegen

Minister Harbers was er al duidelijk in:

klimaatbestendige vaarwegen zijn een belangrijk onderwerp. Dit zullen we ook terugzien tijdens het voorzitterschap van Michiel van Kruiningen. Daarbij wil de Nederlandse delegatie extra aandacht geven aan klimaatadaptatie.

Tenslotte valt het niet meer te ontkennen (tenminste door de meesten niet) dat de binnenvaart door de opwarming van de aarde vaker, heviger en langduriger last zal hebben van droogte en hoogwater. Wil men vervoerszekerheid kunnen bieden, dan moeten er maatregelen worden genomen om de vaarwegen aan te passen aan de klimaatverandering: een ingewikkelde taak die ook nog eens snel uitgevoerd dient te worden.

We kennen daarover in Nederland de programma's 'Klimaatbestendige Netwerken/ Hoofdvaarwegennet' en 'Integraal Riviermanagement'. Maar ook Duitsland is ermee aan de slag gegaan middels het 'Actieplan Laagwater Rijn'. Bedoeling is om de gevolgen van de opwarming van de aarde in kaart te brengen en maatregelen te ontwikkelen om vaarwegen daaraan aan te passen, zodat ze benut kunnen blijven worden.

Dat klimaatadaptatie internationaal aangepakt moet worden spreekt voor zich; vaarwegen zijn nu eenmaal grensoverschrijdend.

Voortbestaan CCR in het geding?

De verhoudingen tussen "Europa" en de CCR lijken niet altijd even goed te zijn. Aan Michiel van Kruiningen de taak om, samen met de Nederlandse delegatie, zorg te dragen voor een betere samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie.

Hoe het zal uitpakken is nog niet te overzien. Zal de CCR gaan verdwijnen, zeker gezien het feit dat men het financieel allemaal nauwelijks rond kan breien en Europa steeds meer macht naar zich toe trekt? Er is een getouwtrek over de bevoegdheden van de beide organisaties. Waar is de binnenvaartsector het best mee af? Met een CCR die bestaat uit leden van landen die met de binnenvaart te maken hebben, maar heel ondemocratisch functioneert en af en toe verstrikt lijkt te raken in nog meer regelgeving, voorbijgaand aan de mogelijkheden van de (particuliere) binnenvaart? Of is de sector beter af met Europa, waar dan wel veel landen meepraten over een onderwerp (de binnenvaart) waar men zelf nauwelijks mee te maken heeft, maar waar er wel door argumenten landen beïnvloed kunnen worden en er een veel democratischer systeem heerst? Het is moeilijk te zeggen als we denken aan belangrijke onderwerpen, zoals de aanpassing van diverse richtlijnen en het functioneren van CESNI (het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart).



Sluis op canal de Castilla - Spanje

Persbericht prijsvorming binnenvaart

CCR PERSBERICHT | Straatsburg 6 maart 2024

NIEUW RAPPORT VAN DE CCR OVER DE PRIJSVORMING EN TENDENSEN IN DE BINNENVAART

Ref: CC/CP (24)03



De CCR heeft in het kader van de werkzaamheden op het gebied van de marktobservatie een rapport over de prijsvorming in de binnenvaart gepubliceerd. De publicatie gaat in op de belangrijkste factoren die van invloed zijn op de prijsvorming en bevat een aantal aanbevelingen voor beleidsmakers. Het rapport sluit aan bij de workshop die de CCR op 8 november 2023 in samenwerking met de Europese Commissie heeft georganiseerd. Een breed scala aan deelnemers, zowel in Straatsburg als online, nam deel aan de gedachtewisseling: exploitanten van binnenschepen, verladers, multimodale operators, beleidsmakers, expediteurs, bevrachters, coöperaties, banken, instanties die informatie publiceren over vrachtprijzen, havens en consultants.

In het uitvoerige rapport worden de belangrijkste factoren belicht die van invloed zijn op de prijsvorming in de binnenvaart, zoals vraag en aanbod, de marktstructuur, het ladingtype (droog, vloeibaar, container), de waterstanden en de exploitatiekosten (brandstof-, energie- en personeelskosten). Sommige externe factoren (zoals economische en geopolitieke omstandigheden) kunnen ook van invloed zijn op de vrachtprijzen. Het rapport onderzoekt hoe bepaalde prijsvormingsmodellen kunnen leiden tot volatiele prijzen, of juist tot stabielere prijzen. Prijsstabiliteit op lange termijn zou bijvoorbeeld investeringen in innovatieve schepen kunnen bevorderen.



In het rapport worden ook gedetailleerde cijfers en concrete voorbeelden gegeven. Hiermee wordt aangetoond op welke manier de belangrijkste invloedsfactoren bepalend zijn of zijn geweest voor de prijsvorming. Deze analyse is van onschatbare waarde voor het onderzoek naar de prijsvorming in de binnenvaart. Het rapport werpt ook een blik op de tendensen die van invloed kunnen zijn op de prijsvorming. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om vaker voorkomende periodes van laagwater, die extra kosten met zich meebrengen voor verladers die gebruik maken van de binnenvaart. Een andere tendens is automatisering, waarmee kan worden ingespeeld op het personeelstekort, en de prijzen in de binnenvaart kunnen worden gedrukt. Last but not least is ook de energietransitie een invloedsfactor, omdat deze naar verwachting op de lange termijn gevolgen zal hebben voor de vraag naar vervoer van met name aardolieproducten.

Hoewel er een verband kan bestaan tussen de vrachtprijzen en de modal shift, lijkt het erop dat de manier waarop de prijzen tot stand komen in de binnenvaart niet noodzakelijk een bepalende factor is voor het bevorderen van de modal shift. Daar waar de prijs een belangrijk aspect blijft voor verladers, kunnen ook andere factoren een rol spelen, zoals milieuvoordelen of de betrouwbaarheid van de dienstverlening. Bovendien hangt de keuze van de vervoerwijze af van de vervoersroute en het soort goederen dat wordt vervoerd. Tot slot worden ook andere vervoerswijzen met gelijkaardige uitdagingen geconfronteerd, zoals het tekort aan personeel of stijgende brandstofprijzen.

In deze context hebben beleidsmakers een belangrijke rol. Hoewel in een vrije markt het rechtstreeks ingrijpen in de prijsvorming tot een minimum moet worden beperkt, zouden beleidsmakers met name kunnen uitgaan van de factoren die de vrachtprijzen in de binnenvaart beïnvloeden. Het beperken van de gevolgen van laagwater, het internaliseren van externe kosten (bijvoorbeeld op grond van het beginsel dat de vervuiler betaalt), het heffen van belasting op brandstof en het opzetten van financieringsprogramma's voor de energietransitie zijn enkele voorbeelden van de wijze waarop beleidsmakers een invloed kunnen uitoefenen op de vrachtprijzen in de binnenvaart.



Het volledige rapport dat in het Engels is opgesteld, kan in [pdf](https://inland-navigation-market.org/chapitre/3-conclusions/?lang=en)-formaat worden gedownload of online worden geraadpleegd op: <https://inland-navigation-market.org/chapitre/3-conclusions/?lang=en>

Wij wensen u veel leesplezier!

DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

Het jaarrapport van de marktobservatie en de Market Insight zijn publicaties van de CCR over de binnenvaartmarkt in Europa. De CCR publiceert ook thematische rapporten, waarvan het onderwerp in overleg met de Europese Commissie wordt bepaald. Deze gratis publicaties bevatten analyses van de economische situatie die zowel voor de beroepsgroep en het bedrijfsleven als voor het vervoersbeleid en de administraties kunnen bijdragen aan de strategische besluitvorming. De vergaring en de analyse van deze gegevens door de CCR maken sinds 2005 onderwerp uit van een cofinanciering door de Europese Commissie. Deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR in staat gesteld deze activiteit, die de CCR nu al bijna twee eeuwen voor de Rijnvaart verricht, uit te breiden tot alle Europese waterwegen.

DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooft de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

Fosfine

Stand van zaken Fosfine

Naar aanleiding van een aantal incidenten met fosfinegas, die zich in Nederland hebben voorgedaan, is er een ketenanalyse gegaste lading ontwikkeld.

Ketenanalyse om kwetsbaarheden te analyseren

De ketenanalyse is uitgevoerd om kwetsbaarheden van de totale keten te analyseren. De ketenanalyse is een gezamenlijk product van: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de inspectiediensten Inspectie Leefomgeving en Transport, Nederlands Voedsel- en Warenautoriteit, Nederlandse Arbeidsinspectie en het College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Uniforme werkwijze gassingsleiders wenselijk

Na een aantal overleggen van de ketenpartners is de wens uitgesproken om meer inzicht te krijgen in de werkzaamheden van de gassingsleiders met betrekking tot het afhandelen van lading die in het buitenland is begast met fosfinegas. Aangegeven werd dat een beschrijving van een uniforme werkmethode, waar alle gassingsleiders zich aan conformeren, wenselijk was.

Richtlijn voor gassingsleiders tot stand gekomen

Na overleg tussen de verschillende gassingsbedrijven is ervoor gekozen om een richtlijn op te stellen die de werkzaamheden van de gassingsleider, die betrekking hebben op het uitvoeren van gasmetingen en het arbeidsveilig stellen van lading in zeeschepen die in het buitenland is behandeld met fosfinegas, kadert.

Rol gassingsleider moet duidelijker en arbeidsveiligheid moet gewaarborgd worden

Het doel van de richtlijn is om de rol van de gassingsleider te verduidelijken en specifiek te omschrijven hoe de arbeidsveiligheid voor eenieder wordt gewaarborgd voor bulkclading die in het buitenland is begast met fosfinegas. Ook moet duidelijk zijn welke communicatie en informatie verwacht kan worden van de gassingsleider.

De richtlijn heeft geen betrekking op gassingen die in Nederland worden uitgevoerd.

Havenverordeningen gelden (tot nu toe) alleen voor Amsterdam en Rotterdam

Voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland is begast met fosfine geldt specifiek de regionale Havenverordening. Het Plan van aanpak, vallend onder artikel 4.7 van de havenverordening, is daar een

onderdeel van, tenminste in de havens van Rotterdam en Amsterdam.

Omdat het Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading is ontsmet in het buitenland met fosfine - zoals opgesteld door de Havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam - regionaal wettelijk verankerd is, vormt dit een leidend kader voor de handelingen die de gassingsleider uitvoert.

De richtlijn gasmetingen voor lading die in het buitenland is begast met fosfine moet worden gezien als een aanvullend document dat wordt opgevolgd door de gassingsbedrijven zonder dat het een wettelijke grondslag heeft.

Interventiewaarden: wanneer moet er ingegrepen worden?

Het Rijksinstituut van Volksgezondheid heeft een aantal interventiewaarden afgeleid voor fosfine voor de bescherming van de bevolking en hulpverleners bij incidenten. Interventiewaarden zijn bedoeld voor incidentenbestrijding. Hiermee kunnen de GGD (Gemeentelijke of Gemeenschappelijke gezondheidsdienst) of de brandweer het niveau van gevaar inschatten. Zo zijn beslissingen te nemen over opschaling van de incidentbestrijdingsorganisatie, maatregelen ter bescherming van de bevolking en de communicatie met de bevolking. In tabel 3.3 worden de interventiewaarden in ppm weergegeven voor fosfine.

Interventiewaarden	10 min	30 min	1 uur	2 uur	4 uur	8 uur
Voorlichtingswaarden VRW (ppm)	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Alarmerende grenswaarden AGW (ppm)	12	4	2	1	0,50	0,25
Levensbedreigende waarden LBW (ppm)	21	7	3,50	1,75	0,90	0,45

Tabel 3.3 - interventiewaarden in ppm

Effecten bij inhalatoire blootstelling	
Onder AGW	Irritatie aan ogen, huid, neus en luchtwegen, hoofdpijn, misselijkheid, braken, zwakte, paresthesie, duizeligheid, tremor
AGW → LBW	Benaauwdheid, longoedeem, bewustzijnsdaling, hartritme stoornissen, nier- en leverfunctiestoornissen
Boven LBW	Convulsies, cardiovasculaire collaps, myocardiinfarct, ademnuud, coma, sterfte.

De afwezigheid van een VRW betekent niet dat blootstelling onder de AGW zonder effecten is.

Tabel 3.4 - effecten bij eenmalige, inhalatoire blootstelling^B

Toxiciteit bij eenmalige, inhalatoire blootstelling^B

- Fosfine verstoort door effecten op de celademhaling de zuurstofopname en energievoorziening van de cel.
- Fosfine werkt irriterend op de ogen, huid en luchtwegen.
- Hoge blootstelling kan tot longoedeem leiden. De verschijnselen hiervan kunnen vertraagd optreden en versterkt worden door lichamelijke inspanning.
- Kinderen zijn mogelijk gevoeliger voor toxiciteit door fosfine.

In tabel 3.4 zijn de fysieke effecten beschreven bij inhalatoire blootstelling aan fosfinegas.

De huishoudafvalsoap

Proef nieuwe (betaalde) afvalcontainers

De ASV heeft onderstaande brief gestuurd aan "Holding North Sea Port".

De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft vernomen dat North Sea Port (NSP) per 1 januari 2024 een proef gaat starten met nieuwe afvalcontainers. Dit in het kader van een groene manier van afval scheiden. Vanaf 1 april zou hier €2,50 per zak betaald voor moeten worden. Als Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) willen wij hier op reageren. Daar de ASV bestaat uit louter varende schippers zijn wij in de praktijk ook direct de gebruiker van uw havens en van de afvalvoorzieningen.

1. Als eerste willen we opmerken dat we het wat laat vinden dat deze mededeling tot ons komt. Het is eigenlijk nieuws met terugwerkende kracht en dat is jammer aangezien er al bepaalde wegen ingeslagen zijn, zonder overleg met de gebruiker, die mogelijk later door u als NSP weer herzien dienen te worden.
2. Ten tweede hebben we vragen wat er nu specifiek "groener" is aan het heffen van een bijdrage voor een afvalzak. Wij denken eerder dat dit negatief zal werken. Sowieso is het gebruik van een app al lastig. Denk aan die matroos die zijn afvalzak kwijt wil en eerst bij de kapitein moet aankloppen om zijn telefoon te lenen om daarmee zijn afvalzak kwijt te kunnen. Met het risico dat deze telefoon tijdens de handeling mee in de kliko verdwijnt. Als er dan ook nog betaald moet worden, vrezen wij dat er alternatieven gezocht gaan worden voor het wegbrengen van de afvalzak. En of deze alternatieven dan altijd zo "groen" zullen zijn, dat vragen we ons af...
3. Ten derde het zwaarstwegende argument tegen de invoering van deze maatregel is dat de hele afvalstroom in de binnenvaart geregeld is via het CDNI-akkoord. (Zie https://www.cdni-ivt.org/wp-content/uploads/2023/09/CDNI_2023_aout_NL.pdf) Onder deel C is het huisvuil geregeld. Hierin is duidelijk te lezen dat er langs de vaarwegen, bij sluizen, in havens

waar geladen en gelost wordt enzovoorts, voorzieningen moeten zijn om huisvuil kwijt te kunnen. Hier voor het gemak de bepalende artikelen uit het CDNI:

Artikel 4 Ontvangstinrichtingen

- I. De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe langs de in Bijlage 1 genoemde vaarwegen een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen in te richten of te laten inrichten en dit internationaal af te stemmen.
- II. De Verdragsluitende Staten voeren overeenkomstig de Uitvoeringsregeling een uniforme procedure in met betrekking tot de verzameling van scheepsafval en de afgifte aan de ontvangstinrichtingen. Van deze procedure maakt wat betreft de in artikel 1, onderdelen c, d en f genoemde afvalsoorten, een document ten bewijze van de reglementaire afgifte van dit scheepsafval deel uit. De reglementaire afgifte van slops en zuiveringsslib als bedoeld in Deel C van de Uitvoeringsregeling dient overeenkomstig nationale voorschriften aangetoond te worden.
- III. De ontvangstinrichtingen zijn verplicht het scheepsafval overeenkomstig de in de Uitvoeringsregeling vastgelegde procedure aan te nemen.
- IV. De Verdragsluitende Staten dragen er zorg voor dat de ontvangstinrichtingen hun verplichting tot inname van scheepsafval overeenkomstig de nationale regelingen nakomen.

En verder, Artikel 7

Financiering van de inname en verwijdering van overig scheepsbedrijfsafval

- I. In havens, bij overslaginstallaties alsmede bij ligplaatsen en sluizen worden voor de inname en verwijdering van huisvuil geen aparte heffingen geheven.
- II. Met betrekking tot de inname en verwijdering van klein gevaarlijk afval zullen de Verdragsluitende Staten afgestemde regelingen treffen voor een financieringssysteem waarin de kosten voor de inname en verwijdering van het genoemde afval, ongeacht of het afval afgegeven wordt, in de haven- of liggelden inbegrepen zijn dan wel het schip anderszins opgelegd worden.
- III. Voor passagiersschepen geldt dat de

kosten voor de inname en verwijdering van huishoudelijk afvalwater en zuiveringsslib alsmede van huisvuil en klein gevaarlijk afval de schipper afzonderlijk in rekening kunnen worden gebracht.

- IV. De kosten voor de inname en verwijdering van slops kunnen de schipper afzonderlijk in rekening worden gebracht.

Artikel 7.1 stelt duidelijk dat er geen aparte heffingen geheven mogen worden over het huisvuil.

Artikel 7.2 t/m 7.4 bevestigen dit, aangezien deze artikelen bepalen dat er voor KCA of slops wel kosten in rekening gebracht kunnen worden.

Dat dus NSP elk bemanningslid wil gaan laten betalen voor zijn of haar huisvuil, mag en kan niet volgens het internationaal geldende CDNI.

4. De schipper in de haven betaalt al belasting aan NSP middels het hangveld. Het is algemeen en internationaal de praktijk dat tegenover deze betaling voorzieningen verwacht worden. Deze voorzieningen zijn naast de afmeermogelijkheden en bereikbaarheid in de praktijk onder andere: Autoafzetplaatsen, (openbare, kosteloze) afvalcontainers en drinkwatervoorziening. Dit is ook juist in de geest van het CDNI.

Daarnaast heeft het grote merendeel van de schippers tegenwoordig ook een huis aan de wal. In deze gemeente betaalt de schipper vrolijk mee aan de voorzieningen om zijn afval kwijt te kunnen middels de gemeentebelastingen. Ook indien hij er slechts (minder dan) de helft van het jaar gebruik van maakt. Dat is de 2e keer dat de schipper moet betalen voor zijn/haar huisvuil.

Wij hopen dan ook dat u kunt begrijpen dat er zeer weinig animo zal zijn onder de schippers om nog eens, voor de derde keer te moeten betalen om zijn afvalzak kwijt te kunnen.

Wij hopen en verzoeken met klem de genomen beslissingen nog eens te herzien, want 3x is misschien scheepsrecht, maar in dit geval echt te veel.

Naar aanleiding van deze brief spreken

we de verwachting uit op een reactie op zeer korte termijn van uw kant.

Wij hebben nog geen antwoord mogen ontvangen

Ter herinnering:

2013: het begin van de ellende

In de eerste maand van 2013 kwamen er vanuit de sector berichten binnen bij het bestuur van de ASV dat Rijkswaterstaat een betaalstructuur van abonnementen voor overig bedrijfsafval per 1 juli 2013 ging invoeren. De ASV is van mening dat het voorgenomen systeem in strijd is met het Scheepsafvalstoffenverdrag en heeft de uitvoerende partij Stichting Afvalstof-

fen Binnenvaart (SAB) per brief d.d. 31-01-2013 om opheldering gevraagd. Uit het antwoord van de SAB is gebleken dat de SAB alleen verantwoordelijk is voor de uitvoering en de Nederlandse overheid in overleg met andere brancheorganisaties buiten de ASV, gekozen heeft voor een gesloten inzamelnetwerk in combinatie met een abonnement.

De petitie

De verontrustende berichten uit de diverse achterbannen heeft Rijkswaterstaat ertoe gebracht eind februari 2013 een voorlichtingsbijeenkomst te organiseren voor de binnenvaartorganisaties. Hier werd duidelijk dat Nederland eenzijdig, onder auspiciën van de CCR, invulling geeft aan deel C van het Scheepsafvalstoffenverdrag. Op diezelfde bijeenkomst leken de andere binnenvaartorganisaties (CBRB, BBU en

KSV) zich neer te leggen bij het nieuwe beleid. De ASV staat op het standpunt dat de Minister onrechtmatig handelt en heeft daarop besloten dat de vaarweggebruikers de mogelijkheid moesten krijgen om tegen het overheidsbeleid in verweer te komen. Er was meer druk nodig vanuit de sector. Vanuit die gedachte is de petitie "Binnenvaart weigert mee te werken aan schending Scheepsafvalstoffenverdrag SAV" opgezet door de ASV, hebben 1068 personen de petitie ondertekend en heeft de ASV de handtekeningen in april 2013 aangeboden aan de Tweede Kamercommissie van Infrastructuur en milieu.

Voor het verdere verloop zie <https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/dossiers/dossier-huisvuil/>

Deel C van het afvalstoffenverdrag (CDNI)

Nog even een oprissertje.

De bepalingen van deel C van de uitvoeringsregeling regelen de omgang met het overig scheepsbedrijfsafval dat niet onder deel A (olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval) of deel B (afval van de lading) valt. Voor de schippers betekent dit dat zij huishoudelijk afval waar mogelijk op de volgende manier moeten scheiden:

- ▶ papier,
- ▶ glas,
- ▶ harde (plastic) kunststoffen,
- ▶ verpakkingsafval (plastic, metaal en drankkartons),
- ▶ restafval, en
- ▶ overig afval.

Ook voor andere categorieën kan afval ontstaan:

- huishoudelijk afvalwater (afvalwater afkomstig uit keukens, badkamers en toiletten),
- zuiveringsslib (slib afkomstig uit een boordzuiveringsinstallatie),
- slops (verpompbaar of niet verpompbaar mengsel bestaande uit ladingrestanten met waswaterrestanten, roest of slib),
- gevaarlijke afvalstoffen (chemisch, elektrisch en elektronisch afval, verresten...).

WERKWIJZE

Het verdrag voorziet voor deze afvalstoffen, net als in de delen A en B, een algemeen verbod op het inbrengen en lozen.

Om lozingen in de vaarweg te voorkomen,

moeten er twee stappen worden gezet:

1. de verzameling aan boord: het afval moet waar mogelijk aan boord worden verzameld, gesorteerd en in geschikte houders en tanks worden bewaard,
2. de afgifte aan wal: het afval moet worden afgegeven bij een aangewezen ontvangstinrichting.

Opmerking: het verbod op het inbrengen en lozen van huishoudelijk afvalwater betreft met ingang van 1 januari 2025 ook de schepen met meer dan 12 passagiers (en

niet alleen de schepen met meer dan 50 passagiers). De schepen die vóór 2008 in bedrijf zijn genomen en niet over de adequate technische uitrusting beschikken, maken onderwerp van overgangsbepalingen uit.

FINANCIERING EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

De schipper is verantwoordelijk voor de verzameling en selectieve scheiding van het afval aan boord en voor de afgifte aan wal. Voor passagiersschepen die beschikken over een boordzuiveringsinstallatie is



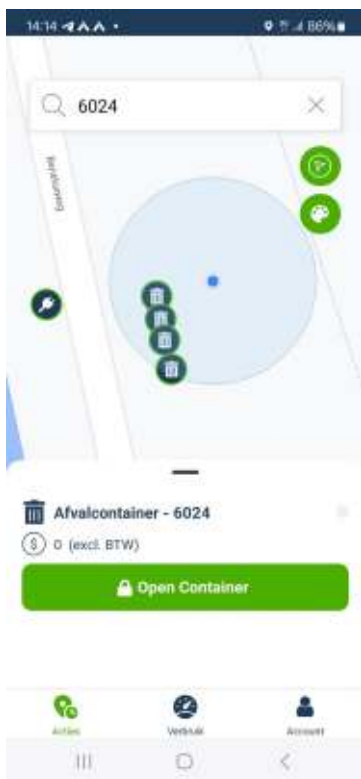
de exploitant van het schip verantwoordelijk voor de afgifte van het zuiveringsstelsel.

De financiering is verschillend geregeld voor de diverse afvalsoorten.

De voorschriften voor de vrachtschepen hebben tot doel een uitrustingsniveau en een financieringsvorm tot stand te brengen die vergelijkbaar zijn met de voorzieningen op de kade. Dit betreft met name:

- de inrichting van gemakkelijk toegankelijke ontvangstinrichtingen in de nabijheid van de aanlegplaatsen,
- geschikte verzamelreservoirs aan boord voor de diverse types huisvuil, voorzien van een passend pictogram,
- een financieringsvorm waarvoor de schipper zich afhankelijk van het type afval moet wenden tot de bevoegde beheerder van deze ontvangstinrichtingen.

Het huisvuil kan op deze manier in de havens worden afgegeven, bij voorkeur gescheiden naar de fracties papier, glas, harde (plastic) kunststoffen, verpakkingsafval (plastic, metaal en drankkartons), restafval en overig afval. Op sommige locaties zijn de afgiftepunten beperkt tot één of meer afvalstoffen. Voor de afgifte van klein gevaarlijk afval kan een financiële bijdrage worden gevraagd, in sommige ontvangstinrichtingen kan dit ook zonder betaling.



HULPMIDDELEN

Voor de omgang met het **huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen** (met meer dan 12 passagiers) zijn specifieke procedures voorzien, afhankelijk van



de uitrusting van het schip:

- verzameling aan boord (in tanks) en vervolgens lozing op een geschikt rioolstelsel in de haven of bij de ligplaats, of/li>
- verzameling aan boord (in tanks) en vervolgens inzameling via een mobiele ontvangstinrichting voor verdere afvoer en verwerking, of
- behandeling van het afvalwater aan boord in een toegelaten boordzuiveringsinstallatie en vervolgens lozing van het gezuiverde water in de vaarweg. Het overgebleven zuiveringsstelsel moet worden afgegeven bij een gespecialiseerd bedrijf.

Om omwegen te voorkomen, **moeten de ontvangstinrichtingen voor overige afvalstoffen goed bereikbaar zijn** en dicht bij de plaatsen liggen waar schepen afmeren. Dit kunnen overslaginstallaties, aanlegsteigers voor passagiersschepen, ligplaatsen en sluisen zijn.

Het verzamelde huisvuil moet aan boord worden opgeslagen in geschikte verzamelreservoirs die zijn voorzien van de bijbehorende pictogrammen. De website van het CDNI bevat richtsnoeren met mo-

gelijke pictogrammen die de schippers behulpzaam kunnen zijn.



Voorbeelden van pictogrammen voor het verpakkingsafval

De lokale en nationale afvalvoorschriften kunnen aanzienlijk verschillen. Ook moet rekening worden gehouden met uiteenlopende uitrustingsniveaus in de verschillende landen en havens. De binnenvaart is bekend met dit soort situaties. Er wordt gewerkt aan een betere coördinatie en optimalisatie op internationaal niveau.

De **ontvangstinrichtingen staan aangegeven op een interactieve kaart** op de website van het CDNI. Met een filter kan de dichtstbijzijnde ontvangstinrichting worden gelokaliseerd die aan de behoeften van de schipper is aangepast (contacten en openingstijden).

Schipper aan het woord

Niets is onmogelijk, wanneer iemand iets vindt.....

Beste lezer!

Ons land loopt inmiddels over van de personen en instanties die ergens iets van vinden, iets op hun manier interpreteren, of iets anders zien dan wel een andere visie hebben. Niet zelden gestoeld op vage motiveringen. De afgelopen weken hebt u in de media kunnen lezen dat onze overheid ook weer iets vindt. Het gaat in dit geval om de status van de in juli 2023 boven onze Waddeneilanden uitgebrande autocarrier Fremantle Highway.

De huidige eigenaar wil het schip ter reparatie naar China verkopen, maar Onze overheid in de gedaante van de IL&T vindt dat de autocarrier als "gevaarlijke afvalstof" moet worden gezien en 'die mag niet naar landen buiten de Europese Unie worden vervoerd. Er geldt een uitzondering voor OESO-landen zoals Turkije'.

Het door de overheid beschouwen van iets als zijnde een 'afvalstof', komt mij zeer bekend voor. Die zelfde overheid vindt namelijk dat de dampen in de lege ladingtanks van tankers eveneens afval zijn, ondanks dat deze dampen geen wettelijk voorgeschreven Eural afvalcode hebben en het internationale CDNI-Verdrag stelt dat dampen niet tot afval van de lading behoren. Deze bijzondere zienswijze is er mede de oorzaak van dat er nog steeds geen vergunningen voor mobiele ontgassingsinstallaties zijn afgegeven, waardoor er per 1 juli vrijwel zeker een niet te bagatelliseren probleem in de tankvaart ontstaat, wanneer niet meer alle dampen naar de vrije atmosfeer mogen worden uitgestoten en er te weinig gesloten ontgassingsinstallaties zijn.

De rechter in kort geding heeft nu volgens de site Rechtspraak.nl inzake de Fremantle Highway bepaald dat de bestuursrechter moet beoordelen, of de autocarrier wel of geen afvalstof is. Hieruit blijkt o.a. dat in tegenstelling tot de juridische status van de dampen nergens duidelijk is te lezen dat een deels uitgebrand schip wel of geen afvalstof is. Ruimte voor de eigen visie?

In mijn artikel 'Dampen/gassen zijn afval ? Deel II' toonde ik aan dat een overtuigende, op wetgeving gebaseerde motivering, waarom volgens de overheid dampen

als afvalstof moeten worden gezien, ontbreekt. In de zaak rond de export van de autocarrier naar China kom ik in de media eveneens allerlei vage redenen tegen, waarom het schip als 'afvalstof' zou moeten worden gezien.

Zo schijnt, volgens een artikel op NU.nl, de IL&T het feit dat 'het schip niet meer zelfstandig kan varen' als argument aan te wenden dat de autocarrier als afvalstof moet worden gezien. Zijn daarmee alle schepen en auto's, die (tijdelijk) niet meer zelfstandig kunnen varen / rijden, dan plotsklaps afval? Niets lijkt onmogelijk, wanneer iemand iets vindt.

Ook stelt de IL&T in hetzelfde artikel dat de autocarrier voor het symbolische bedrag van 1 euro is verkocht, voldoende bewijs is dat 'het schip voor de vorige eigenaren geen nut meer had'. Betekent allereerst de verkoop van iets voor een symbolisch bedrag voortaan dat er in dat geval afval wordt verkocht? Hoe ziet de inspectiedienst dan de verkoop van de voormalige gevangenis Blokhuispoort in Leeuwarden voor 1 euro door haar eigen werkgever? Heeft Onze overheid toen afval verkocht, omdat de gevangenis voor de overheid geen nut meer had? Kan het ten tweede misschien niet zo dat iemand zich van iets ontdoet, omdat het voor hem/haar geen nut meer heeft, maar dat dit 'iets' voor een ander daarentegen heel nuttig kan zijn en om deze reden het hebben van enig nut niet per definitie kan bepalen, of iets afval is of niet, wanneer dit niet ergens in een wet / jurisprudentie nauwkeurig is beschreven?

De IL&T beroept zich op Europese regels en het feit dat China geen OESO-land is. De Europese organisatie OESO stelt dat 'afval in geen geval schade mag toebrengen aan het milieu of de volksgezondheid'. De IL&T vindt dit gezien zijn handelen blijkbaar ook. Begrijpelijk. Is het dan desalniettemin niet uiterst merkwaardig dat onze overheid te allen tijde wil voorkomen dat de Fremantle Highway buiten Europa enige schade aan een milieu of een volksgezondheid toebrengt en tegelijkertijd in eigen land vaarkaartjes publiceert, die tonen waar tankers ongelimiteerd en geheel ongehinderd gigantische hoeveelheden Zeer Zorgwekkende **Afvalstoffen** mogen uitstoten? Stoffen, die zeer schadelijk voor het nationale milieu en de eigen volksgezondheid zijn?

Is het nog uit te leggen dat een inspectiedienst wel in actie komt, wanneer het gaat om de export van mogelijk één enkel 'gevaarlijk afvalstofje' in de vorm van een deels uitgebrand schip, maar nog nooit serieus op de jaarlijkse uitstoot van minimaal 13 miljoen m³ 'gevaarlijke afvalstoffen' door tankers handhaafde? Is het controleren van een paar oud-ijzerboeren door de IL&T en de KLPD op 4 april in Twente (dagblad Tubantia) op het hebben van een NIWO-vergunning / VIHB-registratie, volgens agenten geheel terecht 'noodzakelijk voor het transport van afvalstoffen' (in dit geval schroot), nog geloofwaardig, terwijl er nog nooit één tanker op het hebben van deze vergunningen is gecontroleerd (vrijwel geen tanker beschikt over een dergelijke vergunning), wanneer deze tankschepen jaarlijks honderden miljoenen m³ gevaarlijke afvalstoffen in de vorm van dampen vervoeren en deze dampen in de visie van Onze overheid afvalstoffen zijn?

Niet alleen onze overheid vindt iets en is daardoor nu en dan onnavolgbaar. Dit geldt evenzo voor ons parlement. Kunt u zich voorstellen dat er een motie wordt ingediend, waarin staat dat Tata Steel en Chemours ongehinderd hun gang moeten kunnen gaan? Meer stikstof uitstoten, meer grafietregens en meer PFAS dus! Of een motie, waaruit blijkt dat de Groningers in het aardbevingsgebied het maar moeten bekijken? Nog meer aardbevingen! Met betrekking tot het in de vrije atmosfeer brengen van enorme hoeveelheden voor het milieu en de volksgezondheid schadelijke / gevaarlijke Zeer Zorgwekkende Stoffen is dit gebeurd. Niets lijkt in ons land onmogelijk, wanneer iemand iets 'vindt'.

Eind maart vond volksvertegenwoordiger Hidde Heutink van de PVV het volgens een publicatie in de Schuttevaer namelijk nodig een motie in te dienen, waarin hij verzocht het zwaar bevochten, eindelijk per 1 juli deels van kracht wordende ontgassingsverbod uit te stellen...! Daarmee zegt hij feitelijk tegen alle bemanningsleden aan boord van ontgassende tankers dat zij zich nog maar een tijd langer aan zeer schadelijke (kankerverwekkende) stoffen moeten blootstellen; geheel onnodig worden deze werknemers vanwege economische motieven door Hidde geofferd. Waarom diende hij bijvoorbeeld geen motie in met de eis de dampen niet langer als afvalstoffen te zien? Zou hij met

een dergelijke motie de maatschappij/het milieu geen grotere dienst hebben bewezen? Iets, waarop hij de eed heeft afgelegd

Maar niet alleen deze werknemers laat de heer Heutink in de vrieskou staan; ook al die mensen en hun leefomgeving in de 'dunbevolkte' gebieden, waar volgens de ontgassingsroutekaart van de IL&T naar hartenlust Zeer Zorgwekkende (Afval)stoffen naar de buitenlucht mogen worden geblazen (met alle mogelijke gevolgen van dien), staan in hun hemd. Zelf woont de indiener van de motie in een gebied, waar nooit wordt ontgast en met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid heeft hij ook geen naaste familie aan boord van een regelmatig ontgassende tanker.

Opmerkelijk genoeg bestaat de PVV-fractie in de Tweede Kamer uit een aanzienlijk aantal personen dat lid was dan wel nog steeds is van Provinciale Staten in een provincie, waar veel tot zeer veel wordt ontgast: Flevoland, Zeeland, Zuid-Holland en Noord-Brabant. Onze door de Rijksoverheid aangewezen, nationale afvoerputten van allerlei zeer schadelijke dampen.

Deze Statenleden 'vinden' het aangaande het milieu (Natura 2000 gebied) en hun provinciale medeburgers klaarblijkelijk geen enkel probleem dat er in hun provincies door tankers enorme hoeveelheden Zeer Zorgwekkende Stoffen worden geloosd, anders had de PVV toch geen uitsstel van het ontgassingsverbod gevraagd? Tegelijkertijd hebben ook deze provincies de minister via het Interprovinciaal Overleg (vertegenwoordigt alle inwoners van alle provincies) verzocht een onmiddellijk einde aan elke vorm van ontgassen te bewerkstelligen. Niets is onmogelijk, wanneer iemand iets vindt.

Gelukig voor al die bewoners in de 'dunbevolkte' regio's en de bemanningen aan boord van de ontgassende tankers diende een strijder van het eerste uur tegen het ontgassen, de heer Habtamu de Hoop, een tegenmotie in, welke door een verantwoordingsvolle meerderheid van de Tweede Kamer werd gesteund en hield demissionair minister Harbers zijn rug recht. Respect.

Ergens 'iets van vinden' is een democratisch recht, maar kan tot ongewenste, absurde/niet meer uit te leggen situaties leiden, wanneer deze meningen beleid worden, of dreigen te worden. Vind ik.

A.L.Quist
Antwerpen, 08 april 2024

Cursiveringen zijn citaten



Strategisch Brancheoverleg

Dit overleg vond op 27 februari 2024 plaats.
Aanwezig namens ASV: Peter van de Veen en Sunniva Fluitsma

Onderwerp 1 Het binnenvaartstelsel

Over de gevolgen van de schorsing van het NBKB werd uitvoerig gesproken. Tijdens het overleg wilde ILT ons bijpraten over de situatie en ons meenemen in de acties die ervoor moeten zorgen dat er voor de korte termijn voldoende keuringscapaciteit blijft en voor de lange termijn het stelsel duurzamer en robuuster wordt dan nu het geval is.

Acties op korte termijn: alle schepen die in de knel komen, krijgen een uitstel van een half jaar maar....dat is een eenmalig uitstel. Dat betekent dat zij ook zo snel mogelijk gekeurd moeten worden en andere schepen dus weer langer moeten wachten, die dan ook een uitstel van een half jaar krijgen et cetera. Wettelijk gezien, zegt men, kan er maar één maal zo'n uitstel verleend worden. De ASV heeft erop gewezen dat ook de schipper wel eens met onverwachte zaken te maken heeft zoals ziekte of problemen met het reserveren van een werf en/of de nodige vakmensen en dan??? Daar komt eigenlijk geen antwoord op. Ook wordt aangegeven dat schippers die er op tijd bij willen zijn, nu al te horen krijgen dat ze maar even moeten wachten. Het NBKB neemt geen nieuwe opdrachten aan, dus de problemen zijn nog steeds groot. Er wordt een vinger aan de pols gehouden en de lijntjes zijn kort om excessen te voorkomen. ILT gaat ook kijken of ILT zelf mensen zou kunnen inhuren om keuringen e.d. te verrichten.

De vraag is ook wat de vervolgstappen voor de toekomst moeten zijn:

Gaat ILT meer in eigen hand nemen? Gaan de onderdelen keuringen en certificeringen gescheiden trajecten worden? Welke rol kan ILT als vertegenwoordiger van de overheid op zich nemen in de toekomst? Daar is nu nog geen uitspraak over te doen, maar daar zouden we met elkaar een voorstel voor moeten bedenken.

Daarbij werd door o.a. de ASV gewezen op het feit dat ook bij de huidige keuringen schippers niet weten waar ze aan toe zijn. Is bij de buurman alles op een bepaalde

manier goedgekeurd een jaar eerder, dan is dat nu opeens niet meer goed.

Gesproken wordt ook over het gebrek aan kennis en expertise bij ILT, maar ook bij keurende instanties. Daarbij werd de wijze van klasse maken in de zeevaart als voorbeeld genoemd, omdat daar wel erg veel expertise zit en men minder kijkt naar een letterlijke uitvoering van voorschriften en meer naar de bedoeling ervan en de gehele werkwijze die tot een veilige situatie moet leiden. Voorbeeld vanuit de ASV is genoemd dat zo'n soort klassebureau de autokranen wel goedkeurt, omdat die voor het bepaalde type schepen prima zijn, waar de 3 aangewezen organisaties waar de binnenvaart nog kan keuren, allemaal stellen dat die kranen maar van het schip af moeten.

Hetzelfde geldt voor elektrische schema's waarbij nota bene in feite nog maar 1 persoon over is die die schema's keurt, wat natuurlijk een ongewenste monopolypositie is.

Er werd gevraagd om duidelijke richtlijnen, zodat iedereen, ook de scheepseigenaar, weet waar hij/zij aan toe is bij de keuring.

Onderwerp 2: Veiligheid in de binnenvaart

Half december heeft de ILT een factsheet met bevindingen van inspecties uit 2021 en 2022 gepubliceerd [Veiligheid binnenvaart 2021-2022 | Factsheet | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#). Het leek ILT gezien de vragen die dit op heeft geleverd, goed de inhoud toe te lichten en vragen te beantwoorden, maar bovenal te kijken hoe we er samen voor kunnen zorgen dat de naleving omhooggaat, zeker voor zaken die wel degelijk van invloed zijn op de veiligheid.

Het is jammer dat we weer een hele "uitleg" kregen van de cijfers die we al hadden gelezen in de verschillende stukken en er inhoudelijk eigenlijk nergens op ingegaan werd, behalve dat er vooral waarschuwingen uitgedaald waren en niet zoveel bekeuringen, want:

Voorafgaande aan het overleg had de ASV het volgende gestuurd:

In het verleden had de ASV, samen met anderen, regelmatig een overleg met ILT over de verschillende onderwerpen waaronder veiligheid op het water en handhaven. Die overleggen zijn bijzonder spaar-

zaam geworden en dat is jammer, want zo vindt er geen uitwisseling meer plaats tussen de vaarweggebruikers en de handhavers.

Rapporten verschijnen in de media zonder dat er met ons, de groep waar het over gaat, over gesproken is. Maar wij zitten wel met veel vragen.

Zo hebben we al een hele tijd geleden een overleg (op initiatief van de ASV) gevoerd over het vaartijdenboek en daaruit bleek dat de controle daarop heel verschillend plaatsvond. De regels werden duidelijk verschillend geïnterpreteerd door ILT en politie en/of Rijkswaterstaat. Ons is gezegd dat men er over zou overleggen, maar er heeft nooit meer een terugkoppeling plaatsgevonden.

Op januari 2023 (dus een jaar geleden) heeft de ASV daarover nog een schrijven gestuurd aan ILT waarbij we tot de conclusie komen dat het antwoord, wat wij na maanden van ILT hebben mogen ontvangen op onze vragen, onjuist, incompleet en bijzonder teleurstellend was gezien de input die de ASV geleverd heeft.

Wat schrijft ILT over het vaartijdenboek? ILT:

<https://www.ilent.nl/onderwerpen/be-roepsvaart-vereiste-documenten/vaartijdenboek/voorbeelden-invullen-vaartijdenboek>

Aan de hand van het vaartijdenboek controleert de ILT of de voorschriften voor bemanning worden nageleefd. Het vaartijdenboek moet antwoord geven op vragen, zoals:

- in welke exploitatiewijze vaart het schip?
- welke bemanning is aan boord?
- welke reis hebben het schip en de bemanning afgelegd?
- wanneer heeft de bemanning gerust?

Het vaartijdenboek is dus belangrijk voor de controle op naleving op de vaartijden van het schip, de minimale bemanningssterkte en de rust en werktijden van deze bemanningsleden. Als het vaartijdenboek niet of onjuist is ingevuld, dan is de gezagvoerder in overtreding. Wanneer zo'n overtreding wordt vastgesteld, kan er een boeterapport worden opgemaakt. In het

vaartijdenboek staat een instructie hoe u deze in moet vullen.

Verder kan het vaartijdenboek worden gebruikt voor de arbeidstijdenregistratie. Deze registratie is verplicht voor alle bemanningsleden en is vormvrij.

Toch werd gesteld dat het vaartijdenboek gebruikt moest worden om de hele arbeidsregistratie bij te houden. Wij hebben geen idee op welke wijze dat nu gehandhaafd wordt en of schippers die een aparte registratie bijhouden als "overtreders" worden gezien.

ILT: Ook als het schip niet vaart, is het mogelijk om arbeid te verrichten aan boord (bijvoorbeeld onderhoud). Maar als kolom 9 - rusttijden van de leden van de bemanning - per bemanningslid wordt ingevuld, is het duidelijk of er op de desbetreffende dag(en) arbeid is verricht of rust is genomen.

Alle tijd die geen rust is, wordt als arbeid aangemerkt. Rusttijd is de tijd waarin een bemanningslid geen taak verricht, of daartoe verplicht is. Bewaking en het toezicht op een stilliggend schip worden hier niet beschouwd als taak. Bijvoorbeeld: als uw bemanningsleden helpen bij het laden en/of lossen, telt dat als arbeid (taak). In dit geval kan niet voor de gehele bemanning rust wordt ingevuld in kolom 9 (rusttijden van de leden van de bemanning), zodra ze bijvoorbeeld in Rotterdam stilliggen. Ook is het gebruikelijk om in een stad, bijvoorbeeld Rotterdam, in verschillende havens te laden en/of lossen. Dus moet u het varen van haven A naar haven B ook invullen in het vaartijdenboek.

ASV: dit klinkt allemaal heel logisch en zal door de schippers ook als redelijk ervaren worden. Maar ook dit is in strijd met de voorbeelden die wij gegeven hebben. Daarbij werd zelfs boodschappen doen als "arbeid" gezien. En dat terwijl er toch duidelijk staat "Rusttijd is de tijd waarin een bemanningslid geen taak verricht, of daartoe verplicht is."

ILT stelt man-vrouw bedrijf gelijk aan bedrijf met personeel

Daarbij heeft de ASV ook opgemerkt dat het niet klopt dat ILT een man-vrouw bedrijf op een lijn stelt met regelgeving rond bemanning. Zo wordt de eigenaar en het gezin een gevangene van het eigen bedrijf, want als hij/zij aan boord is zou volgens ILT alles wat men op of rond het schip doet onder "werktijd" vallen en zou werkelijk iedere dag ingevuld moeten worden in het vaartijdenboek. Dat is volgens ons niet in de geest van het vaartijdenbesluit, maar zelfs naar de letter van de wet

onjuist.

Datzelfde geldt voor het voorbeeld van een schip dat op de werf ligt, waarbij ILT vond dat daarmee de schipper "aan het werk zou zijn" en dus iedere dag het vaartijdenboek in zou moeten vullen. Gezien de teksten van ILT zelf klopt dat niet en heeft ook niets te maken met het doel van het vaartijdenboek: een veilige vaart door voldoende rusttijden te garanderen.

Nu lezen we weer dat binnenvaartbedrijven vaker de regels zouden overtreden voor de vaar- en rusttijden en de bemanningssterkte. Dat staat in een factsheet Veiligheid binnenvaart 2021-2022 die de ILT vorige maand op haar website publiceerde.

De Inspectie Leefomgeving en Transport inspecteerde in 2022 en 2021 "bedrijven die motorvrachtschepen, motortankschepen en duw- en sleepboten in de binnenvaart exploiteren" op naleving van de Binnenvaartwet en de Arbeidstijdenwet.

In 2022 werden 115 bedrijven via bedrijfsinspecties onder meer gecontroleerd op naleving van de regels voor vaar- en rusttijden en bemanningssterkte. Bij zo'n bedrijfsinspectie controleert de ILT de administratie van een onderneming. De scheepsdocumenten bleken bij vrijwel alle bedrijven wel op orde, stelt de dienst, maar 30 procent van de bedrijven bleek zich niet aan de regels te houden op de maximale vaart per 24 uur.

Geen enkel bedrijf vult het vaartijdenboek goed in????

100% (!) van de schepen die geïnspecteerd zijn, weet kennelijk niet hoe men het vaartijdenboek moet invullen. Dan zou ook ILT te raden moeten gaan hoe dat nu kan. Het bestaat niet dat alle schippers de regels aan hun laars lappen, dus dan klopt er iets niet. Zo hebben schippers al aangegeven dat voor sommige gegevens de ruimte in het boek simpelweg ontbreekt: Het EU-kwalificatiecertificaat heeft een nummer van 21 cijfers en letters. Probeer dat maar eens op te schrijven in de betreffende kolom. Zolang ILT waarschuwingen geeft omdat in het vaartijdenboek niet is ingevuld wat het vaarbewijsnummer is en op welke kilometer men heeft vastgemaakt op de niet-rivieren, nemen de schippers de aantijgingen van ILT niet serieus. Dit komt dan wel aardig overeen met het feit dat de ASV al eerder heeft gemeld dat er dingen gevraagd worden die onzinnig zijn of niet kunnen.

Extra ergerlijk voor de ASV, omdat wij juist deze zaken hebben genoemd en men gewoon op dezelfde weg doorgaat.

Verkeerd beeld van de binnenvaart

Naar buiten toe wordt flink op de trom geroffeld door ILT alsof de binnenvaart vol zit met overtreders: De inspectie deelde in totaal maar liefst 1.122 waarschuwingen uit. 23 bedrijven ontvingen een boete voor in totaal 105 tekortkomingen. Maar gezien het bovenstaande vragen we ons toch af in welke mate we hier nu waarde aan moeten hechten en waarom ILT op deze wijze het nodig vindt de binnenvaart in zo'n kwaad daglicht te stellen. Want in hoeverre ging het nu om gevaarlijke situaties beseffende dat de bedrijven die in overtreding waren onder meer het vaartijdenboek niet of onjuist ingevuld hadden en zich niet hielden aan de rusttijden.

Zeker gezien de omstandigheden van tegenwoordig met al die uitvallende kunstwerken is het maar de vraag in hoeverre dat de schippers aangerekend kan worden, maar ook in hoeverre dat nu eigenlijk gevaren en/of een economisch voordeel opleverde.

Stemmingmakerij

De inspectie schrijft een achteruitgang in de naleving van de regels door bedrijven te zien. "En daarmee een toename van het risico op onveilige situaties bij het vervoer over de binnenwateren." Wij zien echter niet dat ook maar iets in een bepaalde context is gezet, waarbij schippers toch regelmatig aangeven dat het in de huidige omstandigheden onontkoombaar is dat vaartijden overschreden worden.

Blijft de vraag waar de prioriteiten liggen bij ILT, wetende dat 1 op de 7 schepen van de bruine vloot, toch verantwoordelijk voor mensenlevens, zonder certificaat bleken te varen, iets wat in de binnenvaart onmogelijk is. Wetende dat de ILT voor zichzelf geen taak ziet wat betreft verladers die hun goederen besmet met fosfine laten overslaan in binnenvaartschepen (want "daar is dan toch niets meer aan te doen") en tegelijkertijd wel met hun vinger wijzen als je het nummer van je vaarbewijs niet in een hokje gepriegeld krijgt.

ILT stelt dat bedrijven de regels van de Binnenvaartwet en Arbeidstijdenwet beter moeten naleven en de veiligheid op het water verbeteren, aldus de ILT. "Dit doen zij door te zorgen voor voldoende bemanningsleden aan boord van binnenvaartschepen, vaar- en rusttijden in acht te nemen, het vaartijdenboek juist en volledig in te vullen." Wij denken dat de ILT inmiddels zo ver weg is van de praktijk dat men geen idee meer heeft waar de prioriteiten moeten liggen.

Handhavend optreden

En dus klinkt het weer dreigend dat men

handhavend gaat optreden in 2024 en de ILT doorgaat met bedrijfsinspecties en inspecties aan boord van binnenvaartschepen. Als dat op deze wijze blijft gebeuren, wordt er alleen maar onbegrip gekweekt tegenover elkaar en daar wordt het vast niet veiliger van.

Vraag:

De vraag vanuit de ASV is: wanneer vindt er hier inhoudelijk een overleg over plaats met de sector?

Tot zover de mail die in januari 2024 gestuurd is naar ILT.

Na deze mail ontvingen we een bericht dat er een vergadering gepland was. Daar was ik natuurlijk heel positief over.

Echter, in de agenda zagen we weinig terug van de agendapunten uit voorgaand schrijven. Dus heeft de ASV de agendapunten aangevuld.

Agendapunten ingebracht door de ASV

- Enige tijd geleden heeft de ASV een schrijven gestuurd aan ILT waarbij o.a. het vaartijdenboek (en waarom wij na een jaar nog geen antwoord hebben gehad op onze vragen en opmerkingen) aan de orde kwam, met de vraag hierover in gesprek te gaan. Het verbaast ons daarom ook dat dit nu niet op de agenda staat en wij zouden dat dus graag willen bespreken.
- Verder zijn, naar wij begrepen heb-

ben, de bestuurlijke boetes nog hoger geworden, zonder daarover in overleg geweest te zijn met de branche.

Wij vinden dat

- Er voor de binnenvaart veel te veel bestuurlijke boetes zijn.
- Het onredelijk is dat er nauwelijks sprake is van matiging vooraf, waarbij dat wel zo is bij bestuurlijke boetes bij wegvervoer en spoor.

Daarbij is de conclusie dat er niet bepaald sprake is van een level playing field. Ook dit zouden we willen bespreken.

- Verder zouden we het handhavingsbeleid aan de orde willen stellen: door heel veel verschillende organisaties, op verschillende manieren en met een heel hoge handhavingsdruk (nationaal en internationaal).
- Wat betreft de ongevallen zouden we dat graag in een context willen zien alvorens we met elkaar kunnen oordelen over de gang van zaken.

Punten ASV nauwelijks besproken

Vervolgens blijkt de voorzitter niet te weten dat we deze agendapunten willen bespreken, is er weinig tijd voor en komen we inhoudelijk nauwelijks aan die onderwerpen toe.

Er is wel toegezegd het er een volgende vergadering over te hebben maar dat is

natuurlijk niet wat we hadden mogen verwachten.

Boetes

Het blijkt inderdaad dat bepaalde boetes enorm omhoog gegaan zijn, zoals bijvoorbeeld het niet correct invullen van de exploitatiewijze (5.000,-!!). Een andere boete is dan weer veel minder geworden. De ASV heeft nog maar eens aangegeven dat het onverteerbaar is dat er nauwelijks sprake is van matiging vooraf en deze boetes extreem veel en extreem hoog zijn en dat er bovendien in Europa al vragen worden gesteld over bestuurlijke boetes op zich (omdat mensen zich er niet/nauwelijks tegen kunnen verweren). Maar de wezenlijke vragen die we hadden over boete- en handhavingsbeleid zijn dus niet aan de orde gekomen.

Toch een overleg: een positieve ontwikkeling

Direct na de vergadering is de ASV gebeld om nog (fysiek) te overleggen met ILT over alle vragen en opmerkingen die de ASV heeft ingebracht voorafgaande en tijdens het overleg. Over boete- en handhavingsbeleid en het vaartijdenboek. Machiel en Sunniva namen daaraan deel namens de ASV en we vonden het een heel prettig gesprek waarbij alle zaken duidelijk aan de orde kwamen. Een verslag van dit overleg wordt op dit moment nog besproken dus zal in de volgende nieuwsbrief geplaatst worden.

Laat je schip keuren door de geaccrediteerde organisaties

ILT: Laat je schip keuren door de geaccrediteerde organisaties: NBKB, BSC of register Holland

Vandaag, 15 februari, heeft de ASV een overleg gevoerd met inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de problematiek van de schorsing van het NBKB, de gevolgen ervan en de ontwikkelingen in de (nabije) toekomst.

Op woensdag 7 februari deed de Raad voor Accreditatie in Rotterdam een kantooraudit om te bepalen of de schorsing kan worden opgeheven en daarbij werd de schorsing van het NBKB opgeheven.

Hoewel inmiddels de schorsing van het NBKB opgeheven is, zijn de problemen nog niet bepaald de wereld uit.

Een aantal schepen hebben een uitsstel van de keuring gehad met een half jaar. ILT heeft tot twee keer toe de cer-

tificaten van schepen automatisch met zes maanden verlengd, maar het aantal noodzakelijke keuringen is extra groot dit jaar, omdat veel schepen willen certificeren voor 2025 (dan gaat een nieuwe "tranche" technische (nieuwbouw)eisen in waar veel schepen niet of moeilijk aan kunnen voldoen). Bovendien vindt Minister Harbers dat de hele bruine vloot voor april herkeurd moet zijn. Dit alles legt een enorme druk op de keuringsbureaus.

Bovendien zijn veel experts niet inzetbaar op dit moment, deels doordat men zich helemaal teruggetrokken heeft (de experts vanuit de EOC), deels omdat vijf expertisebureaus die via het NBKB werkten de samenwerking opzegden en uit het NBKB gestapt zijn. Deze uit het NBKB gestapte partijen zijn daardoor (logischerwijs) niet geaccrediteerd en mogen dus niet volgens de regels keuren, zo wordt de ASV nog eens gewaarschuwd door ILT.

Dus de boodschap aan eenieder is: laat je keuren door de geaccrediteerde or-

ganisaties: NBKB, BSC of register Holland om problemen te voorkomen.

Het besluit van deze 5 partijen komt voort uit het besluit van NBKB om een intentieverklaring te tekenen met Transafe, met als doel te werken aan een "toekomstbestendige organisatie". Tot op dit moment is niet duidelijk welke stappen de betreffende bureaus gaan zetten en waar men zich eventueel bij aansluit, maar duidelijk mag zijn dat deze bureaus zelf dus niet geaccrediteerd zijn.

Hoe nu verder?

Er is natuurlijk ook gesproken over: hoe nu verder? Want de problemen zijn nog niet opgelost. Er komt een vloedgolf van keuring-aanvragen aan en het aantal experts is verminderd. De halfjaarlijkse verlenging is ook nog eens eenmalig, dus diegene waarbij die verlenging is toegepast zullen als eerste bediend moeten worden, waardoor het probleem opschuift naar de volgende schippers die wellicht op tijd willen

beginnen met de keuring van hun schip. ILT houdt de vinger aan de pols, is ons beloofd, met als uitgangspunt dat de scheepseigenaren niet de dupe mogen worden van deze situatie. De ASV heeft beloofd bij signalen direct contact te zoeken met ILT.

Het feit dat Transafe het NBKB “overneemt” stelt de ASV niet gerust, aangezien dat op zich niet veel aan het systeem verandert, maar we wel met een partij te

maken krijgen die wellicht de kosten voor de schipper (sterk) zal doen toenemen. Voor kwalitatieve en betaalbare expertise zou de overheid haar verantwoordelijkheid voor de uitvoering daarvan moeten nemen en de regierol weer op moet pakken.

Verder zijn de partijen het erover eens dat er voorkomen moet worden dat zoiets in de toekomst nog eens kan voorkomen. Hoe, is nog niet helemaal duidelijk. Uit-

gangspunt is wel dat NBKB volledige regie voert op de uitvoering van inspecties bij de bij het NBKB aangesloten organisaties, met aantoonbare onafhankelijkheid en onpartijdigheid als voorwaarden.

Verder zijn er wel ideeën over zoals wellicht een scheiding tussen de bureaus die mogen keuren en ILT die dan de certificering voor haar rekening zou nemen. Daarover zal men met de ASV in gesprek blijven.



Verhalen uit de praktijk

Ervaringen van collega's na de schorsing van het NBKB

We delen enkele ervaringen van onze collega's.

Voorbeeld 1

Hierbij mijn verhaal en bevindingen in het NBKB/ILT drama.

Ik heb mijn schip in juni ter keuring aangeboden. Dit viel gelijk met de aankoopkeuring. Dat is allemaal inclusief nacontrole afgerond. Ik heb in augustus mijn originele certificaat opgestuurd om het te vernieuwen. Ik heb toen een voorlopig certificaat gekregen zodat ik met mijn bedrijfsvoering in ieder geval door kon. Na in de afgelopen maanden al een paar keer contact te hebben gehad met het NBKB over wanneer het certificaat nu zou komen, kwam in een keer het bericht dat de accreditatie van het NBKB ingetrokken was. Ik was op dat moment op vakantie en heb zodra ik terug was wederom contact opgenomen met het NBKB over wat voor mij de gevolgen daarvan zouden zijn. Ik kreeg toen te horen dat er voor mij geen gevolgen aan zouden zitten, omdat mijn keuring al volle-

dig afgerond was en dat ze het papierwerk nog wel in orde mochten maken. Vervolgens gebeurde er weer weinig en ben ik er weer achteraan gegaan.

Toen kreeg ik van het NBKB te horen dat ze het volledige certificaat moeten omzetten naar een Europees certificaat. Mijn schip is onder de vorige eigenaar in 2022 nog gekeurd en heeft toen ook een nieuw certificaat gekregen. Mijn reactie was dus ook dat dit dan van de laatste maanden moest zijn, omdat het schip vorig jaar nog gekeurd was. Nee kreeg ik te horen, dat moet al 5 jaar. Dus mijn vraag waarom dat vorig jaar dan niet gebeurd was. Ja was de reactie, IL&T is pas sinds oktober begonnen met het uitgeven van die certificaten (het moest officieel nog maar 5 jaar he!). Maar als gevolg daarvan moest het complete certificaat vernieuwd worden. ILenT moet daarvoor een nummer aan het NBKB geven, zodat die daarmee het nieuwe certificaat uit kunnen geven. Maar bij ILenT krijgen ze het op een of andere manier niet gebakken om dat nummer vrij te geven. Door al het gedoe rond bovenstaande kwam de afloopdatum van mijn voorlopige certificaat ook steeds dichterbij. Dus maar weer met het NBKB gebeld

met de vraag hoe we dit gaan oplossen. We vragen een nieuw voorlopig certificaat voor je aan, kreeg ik te horen. Aangezien mijn voorlopig certificaat dinsdag 14-11 jongstleden verliep, ben ik er vorige week donderdag maar weer voor de zoveelste keer achteraan gegaan. “Ja wordt aan gewerkt”, werd er gemeld. Maar er kwam nog steeds niks los.

Dinsdag, de dag waarop het certificaat verliep kreeg ik van het NBKB te horen dat ik misschien maar beter zelf even met ILenT kon bellen. Misschien dat dat de zaak zou bespoedigen. “Ja we zetten u op urgentie. We snappen het probleem”, kreeg ik van ILenT te horen. Woensdag weer bellen met het ILenT. “Ja we snappen uw probleem meneer. Ik zal even kijken hoe het met de aanvraag staat. UUhm ja, het ligt bij mijn collega. Die gaat er zo spoedig mogelijk mee bezig”. Donderdag ochtend weer met ILenT gebeld met de vraag, hoe ver zijn we? “Ja meneer we zijn er mee bezig”, kreeg ik voor de zoveelste keer te horen. Ik zei tegen die man: “Hoe moet ik nou verder dan? Ik heb nu dus geen certificaat meer”. “Ja meneer, ik zou u aanraden om zo lang maar niet met het schip te varen”. Ik zei “ja dan ligt mijn hele

bedrijf stil en verdien ik dus ook niks. En hoe lang moet ik daar dan op wachten? Ik wacht ook nog maar 3 maand op een nieuw certificaat". Dus mijn vertrouwen in een spoedige oplossing is wel vervlogen.

En ja natuurlijk kreeg ik vandaag bezoek van de WSP. We liggen momenteel in Regensburg. Ik heb die man het hele verhaal uitgelegd. "Daß kann doch nicht war sein" was zijn reactie. En een paar telefoontjes verder mag ik bij godsgratie mijn reis inclusief laden naar Nederland vervolgen. Ik heb een Mängelbericht gekregen voor het niet hebben van een geldig certificaat. Met de kanttekening dat wanneer ik wel weer in het bezit van een certificaat ben, ik dit zo spoedig mogelijk bij een WSP laat controleren. Ik mag dus verder varen zonder geldig certificaat. Bij deze hulde aan de WSP Regensburg voor het begrip.

Voorbeeld 2

Ook ons CVO is inmiddels verlopen.

Wij zijn in juni 2023 begonnen met het laatste deel van het traject voor de vernieuwing van het CVO, met een werfbeurt en keuring door onze gebruikelijke keurmeester. Deze heeft een vlakrapport opgemaakt etc. waarna enkele door slijtage ontstane zaken zijn gerepareerd. Daarna is alles goedgekeurd. Iedereen ging er van uit dat de daaropvolgende procedurele administratieve goedkeuring door het NBKB binnen enkele dagen zou volgen, zodat er een nieuw certificaat zou worden

uitgeven.

Wij hoorden op de dag vóór de vervaldatum van ons certificaat dat het NBKB definitief niet kon gaan verlengen en ook geen tijdelijk certificaat kon uitgeven.

Er is ook nog een technisch verschil van mening tussen onze expert Frans Slokkes en een technicus van het NBKB. Het NBKB heeft bij een vorige keuring (de vorige vernieuwing van het certificaat) alles goedgekeurd, zoals dat op dat moment aanwezig was. In de tussentijd is er op dat onderdeel (de bevestiging van de elektromotoren aan de as van de roeren) aan boord niets veranderd en is ook de wet niet aangepast en zijn er geen overgangsbepalingen verlopen in deze.

Nu het NBKB echter zoveel kritiek heeft gehad van het ILT, lijkt het dat men ineens andere normen gaat aanhouden voor de beoordeling en wij zitten daar nu tussen.

In dit soort gevallen was de procedure meestal dat wanneer er een dergelijk verschil van inzicht bestaat tussen specialisten aangaande een specifiek onderdeel van het schip er een tijdelijk certificaat wordt verstrekt, zodat iedereen wat tijd heeft om het eens te worden dan wel een eventuele aanpassing te doen.

Niemand had verwacht dat er geen nieuw tijdelijk certificaat zou worden uitgegeven, de bekende donderslag bij heldere hemel.

Wij zaten op dat moment in Frankrijk en konden op dat moment echter een al aangenomen reis niet meer afzeggen. Daar het om een puur administratief probleem ging, hebben we toen uit noodzaak besloten de reis af te maken.

Inmiddels hebben we ook een case bij ILT aangemaakt via hun website, op advies van een van hun medewerkers die wij aan de telefoon kregen. Wij hebben enkel een bericht van ontvangst teruggekregen, mét case nummer. Geen enkele inhoudelijke opvolging.

In België zijn wij gecontroleerd. Na onze uitleg en rijp beraad heeft de politie afdeling Antwerpen besloten dat wij door mochten varen, ook zonder ons een boete op te leggen. Men heeft dat snel kunnen beslissen en wil ons geval als 'case' voor vergelijkbare gevallen in hun rayon gaan gebruiken. Echter moet eenieder er dan wel voor zorgen dat alles goed is gedocumenteerd, inclusief aanvragen bij ILT etc., al die documenten moeten worden getoond, enkel een goed verhaal is niet voldoende.

Wij zijn nu met leeg schip naar Terneuzen gevaren en zullen daar kijken wat er kan worden gedaan om deze zaak vooruit te krijgen. Wij vinden het een te groot risico om nu nog te gaan varen voordat wij een nieuw, geldig, vast of tijdelijk certificaat hebben.



Juridisch

Juridische zaken

Af en toe lijkt het wel of de klopjacht op de binnenvaart geopend is. We horen onvoorstelbare geluiden van gecontroleerde schippers, vooral door ILT. De hoogtes van de – zo ongeveer niet aan te vechten boetes- zijn schrikbarend.

Is het echt zo dat je voor het niet invullen van het varen onder A1 in je vaartijdenboek er een boete van 5.000,- op je staat te wachten? Jawel, is ons verzekerd, dat is echt zo.

Boetecatalogus: leuker kunnen we het niet maken. De boetecatalogus is te vinden op

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0025958/2024-01-01#Bijlage11.1>

eNose niet geschikt voor handhaving: Verdachten varend ontgassen vrijgesproken

De 4 verdachten zijn vrijgesproken omdat "In het Convenant eNosenetwerk Noordzeekanaalgebied en Amsterdam-Rijnkanaal 2021-2026 staat: "Het doel van het gebruik van de gegevens is het opsporen van geurbronnen. Het systeem is niet geschikt voor handhavingdoeleinden. De informatie die wordt verkregen met een eNose is indicatief en daarmee niet vol-

doende om als juridische bewijslast te dienen.

Het systeem levert wel informatie op, die tot toezicht en handhaving kan leiden."

Zie ook <https://fairwayadvocaten.nl/nieuws/artikel/74-themazitting-varend-ontgassen-de-uitspraken>

Handhaven d.m.v. AIS mag bij niet-natuurlijke personen (zoals vennootschappen, B.V.'s e.d.)

In een rapport dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2017 heeft laten uitbrengen staat dat het gebruik van AIS-gegevens in strijd is of kan zijn met de privacywetgeving en dat de marktpartijen zoals VesselFinder en MarineTraffic in strijd met de wet handelen door zomaar de AIS-gegevens op internet beschikbaar te maken.

In de themazitting over varend ontgassen toonde advocatenkantoor Fairwayadvocaten aan dat een commercieel bedrijf AIS-gegevens afvangt en verwerkt. Ten behoeve van veroordeling varend ontgassen voegde deze organisatie daar de eNose-meetgegevens voor het geïdentificeerde schip aan toe. Vervolgens verstrekten zij die gegevens aan onder meer de Omgevingsdienst en die geeft het weer

door aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Daarop gaat de ILT dan gericht op zoek naar schipper en schip en begint de vervolging. Volgens het advocatenkantoor is dit in strijd met de AVG.

AIS-gegevens mogen wel gebruikt worden door de Omgevingsdienst. Deze mag de gegevens in het kader van handhaving delen met andere instanties, zoals de ILT.

Handhaven d.m.v. AIS mag niet bij natuurlijke personen (zoals een eenmanszaak)

Als de AIS-gegevens een schip betreffen dat eigendom is van en geregistreerd staat op naam van een of meer natuurlijke personen, vallen die AIS-gegevens onder de privacywetgeving (AVG), zo oordeelt de rechtbank met een verwijzing naar hetzelfde rapport uit 2017.

Voor kleinere schepen, waarvan natuurlijke personen zelf eigenaar zijn, blijft het AIS/AVG-verweer relevant.

Zie ook <https://fairwayadvocaten.nl/nieuws/artikel/74-themazitting-varend-ontgassen-de-uitspraken>

(Het Openbaar Ministerie kan nog hoger beroep aantekenen)

Aansprakelijkheid van de ZZP'er in de binnenvaart

Omdat veel ZZP'ers werkzaam zijn in de binnenvaartsector leek het een van de leden van de ASV belangrijk om ons te wijzen op de mogelijke aansprakelijkheid bij ongevallen.

Op de site van "FAIRWAY advocaten" vinden we daarover interessante informatie.

Daarbij is de vraag of de verzekeraar van het schip schade kan verhalen op de schipper die een fout maakte en specifiek of het uitmaakt of de schipper een zzp'er is.

Duidelijk is dat er vaak slechte afspraken worden gemaakt tussen de opdrachtgever

en de ZZP'er. Als de aflosschipper schuld aan een aanvaring heeft, kan deze door de verzekeraar en de eigenaar van het schip aansprakelijk gesteld worden.

Veel zzp'ers hebben zelf geen verzekering tegen dit soort aansprakelijkheid. Vermoedelijk gaan zij ervan uit dat zij onder dekking van de verzekering vallen en dat de schade dus door de verzekering (van het schip) zou worden gedekt en betaald. Maar dat is niet altijd het geval. Er zijn polissen waarbij ingeleend personeel niet is meeverzekerd én waarbij de verzekeraar het schadebedrag verhaalt op de veroorzaker: de zzp'er dus.

Nu zijn dit soort verzekeringen moeilijk of

zelfs onmogelijk af te sluiten voor aflosschippers. Een gewone aansprakelijkheidsverzekering die vele particulieren zullen hebben, dekt geen schade veroorzaakt 'met een voertuig of vaartuig'. Kortom, beroepsmatig verzekeren is geen gewone zaak voor aflosschippers.

Dit is anders voor werknemers. Zij hebben in de Nederlandse wet een uitdrukkelijke bescherming tegen aanspraken van derden of werkgevers als er fouten worden gemaakt. Als er sprake is van opzet of grove schuld, dan is een aanspraak mogelijk. Voor grove schuld is veel nodig, namelijk bewuste roekeloosheid. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als de werknemer zich tijdens het verrichten van zijn onmid-

dellijk aan het ongeval voorafgaande gedraging van het roekeloos karakter van die gedraging daadwerkelijk bewust is.

Het probleem voor de aflosschipper is dat de wet geen bescherming voor zzp'ers kent die gelijk is aan die van een loods of werknemer.

ZZP'er is niet rechteloos: De opdrachtgever heeft een zorgplicht

De aflosschipper gaat ervan uit dat de verzekering van het schip de gevolgen wel zal dekken.

Daarbij verwacht men dat zij gewaarshuud zouden worden door de eigenaar van het schip als in de polis van de (Duitse) verzekering geen bepaling staat op grond waarvan hij – als ingehuurde afloskapitein – onder de dekking zou vallen.

Die bepaling staat wel in de Nederlandse Beurs-cascobepalingen. Daarin wordt de hele bemanning meeverzekerd.

Het is wel zo dat verzekeraars, ook verzekeraars die niet met zo'n bepaling in hun polisvoorwaarden werken, niet gewend zijn om bij elke schade te kijken of ze een bemanningslid kunnen aanspreken. In het vervoer is in veel gevallen namelijk sprake van verzekerde schade als deze door menselijke fouten wordt veroorzaakt.

Eigenaar moet waarschuwen voor het eigen risico van de aflosschipper

In een uitspraak over zo'n kwestie volgde de rechtbank het verweer van de aflos-

schipper dat de eigenaar expliciet had moeten waarschuwen voor het feit dat de aflosschipper op eigen risico het schip zou varen en bloot zou staan aan – niet onaanzienlijke – mogelijke schadeverderingen wanneer het mis zou gaan. Die schending van de zorgplicht maakt het naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar dat de schade van verzekeraars en de niet-verzekerde schade van de eigenaar op de aflosschipper werd verhaald.

Het is voor zowel opdrachtgevers als zzp'ers, en ook alle andere bemanningsleden, zaak om eens na te gaan hoe het nu zit met de verzekeringsdekking en met afspraken over verhaal van schade.

Een aflosschipper die niet met de eigenaar afsprekt dat de eigenaar ervoor zorgt dat de aflosschipper mee is verzekerd onder P&I- en cascoverzekering, en voorts nadere afspraken maakt over wat er dan gebeurt met de eigen schade van de eigenaar, kan in de toekomst voor nare verrassingen komen te staan.

Rechter weegt nu nog gewoonterecht mee

De rechtbank overweegt in dit geval nog dat het gebruik is in de binnenvaart dat er geen regres op bemanning wordt gehaald (regres halen betekent dat het schadebedrag verhaald wordt op de veroorzaker), en dat klopt ook zo blijkt uit de jurisprudentie van de laatste honderd jaar. Maar er lijkt een tendens waarin verzekeraars toch nader gaan kijken naar mogelijkheden van regres, zeker nu een deel van de

vloot niet door Nederlandse verzekeraars maar door buitenlandse verzekeraars wordt verzekerd.

Maak goede, schriftelijke, afspraken over aansprakelijkheid

Zzp'ers moeten zorgen voor goede, schriftelijke, afspraken over aansprakelijkheid met hun opdrachtgevers. Waar mogelijk is het afsluiten van een aansprakelijkheidsverzekering voor een zzp'er aan te raden.

Dat geldt ook voor zzp'ers die als aflosschipper werken en hun opdrachtgevers, waarbij ook de eigenaar van het schip (die lang niet altijd de opdrachtgever is) betrokken zou moeten worden. De opdrachtgever moet informatie geven over de vraag of de zzp'er is meeverzekerd onder de casco- en P&I-polis van het schip. Het is dus niet voldoende alleen afspraken te maken met de opdrachtgever, als de aflosschipper via een tussenpersoon wordt ingehuurd door de scheepseigenaar/exploitant. Ook voor deze zzp'ers is het aan te bevelen zich te verzekeren tegen aanspraken van derden, inclusief de opdrachtgever.

Voor het hele artikel zie <https://fairwayadvocaten.nl/nieuws/artikel/75-wanneer-moet-een-zzper-schade-betalen-aan-zijn-opdrachtgever-hoe-zit-het-met-de-verzekering-van-de-opdrachtgever>

Geplaatst met toestemming van FAIRWAY advocaten.



Julianakanaal

Gang van zaken rond het Julianakanaal

Ondanks alle protesten zal de verbreding van het Julianakanaal doorgaan op een wijze waardoor de vaarweg over een lengte van ongeveer 4 kilometer maandenlang dicht zal zijn tussen Brug Berg en Sluis Born.

Stremming van minimaal 7 maanden

Hoewel er geclaimd is dat de werkzaamheden plaats zouden kunnen vinden zonder complete afsluiting en drooglegging van het kanaaldeel, blijkt de Minister ervan overtuigd dat dit niet het geval is en wordt de scheepvaart voor minimaal 7 maanden gestremd.

Kosten voor het bedrijfsleven

Iedereen weet dat dit zal leiden tot grote (financiële) gevolgen voor de bedrijven gebruik makend van het Julianakanaal. Demissionair Minister Harbers stelt dat de bedrijven in principe bereikbaar blijven, maar de scheepvaart zal hierdoor fors moeten omvaren. Dat kost de scheepvaart veel geld, als men het doorberekent, kost het de klant veel geld met het risico dat er zo min mogelijk gebruik gemaakt wordt van de duurdere scheepvaart en er zelfs kans bestaat dat men overstapt naar vervoer over de weg.

De Minister schermt met de mogelijkheid van nadeelcompensatie maar daarover heeft de ASV al jaren geleiden gesprekken gevoerd met Rijkswaterstaat: dat is een zo goed als onbegaanbare weg voor de meeste binnenvaartondernemers.

Het betreft specifiek de verbreding van het Julianakanaal over een lengte van ongeveer 4 kilometer tussen Brug Berg en Sluis Born.

Kosten Rijkswaterstaat

Ondertussen kost het hele geintje al veel geld. Niet alleen al het geld wat er al ingestoken is, in de aanwezige bouwkuip bij Berg-Obbicht die weggehaald moet worden, maar ook alle kosten van Rijkswaterstaat die paraat moet zijn bij de bouwkuip om schepen te controleren op hun vaarsnelheid, scheepvaartbegeleiding, borden, afpompen van lekwater, aanbrengen van een kleilaag in de bouwkuip en reparaties aan de vaargeul.

Hoewel de overtuiging leefde dat er voorbeelden waren waarbij men wel op een juiste wijze een bouwkuip kon plaatsen en het vervoer over water doorgang zou kunnen vinden, ziet Rijkswaterstaat kennelijk geen andere optie dan een volledige en langdurige stremming van het Julianakanaal. Men wil absoluut niet meer met een bouwkuip werken, nadat op 23 februari 2023 een damwand het begaf en de bouwkuip volliep, waarbij personeel van de aannemer nog met net het vege lijf kon redden.

Dit besluit meldde minister Mark Harbers van Infrastructuur en Waterstaat op 19 maart aan de Tweede Kamer, de betreffende brief vindt u verderop in de nieuwsbrief. Daarin staat ook te lezen dat de werkzaamheden uiterlijk in oktober 2024 starten en “naar verwachting” in april of mei 2025 gereed zal zijn.

In gesprek

Na de brief van de Minister aan de Kamer zijn er heel wat organisaties, waaronder de ASV, in de pen geklommen. De brief van de ASV aan de Minister vindt u ook verderop in de nieuwsbrief.

De bedrijven en brancheverenigingen zijn namelijk niet bepaald gerustgesteld als de Minister stelt dat hij bewust is van het feit dat het langdurig afsluiten van een deel van het kanaal, voor zowel de scheepvaart als bedrijven die afhankelijk zijn van het kanaal, een zeer vervelende situatie is. En gezien de ervaringen in het verleden zijn we ook niet bepaald gerustgesteld met de belofte van de Minister dat Rijkswaterstaat hierover in gesprek blijft met binnenvaartorganisaties en bedrijven.

Nu pas een impactanalyse

De vraag is ook waarom er dan na dit besluit pas een impactanalyse gemaakt wordt. De bedoeling daarvan is dat in de maanden tot aan de gehele afsluiting gekeken zal worden hoe de impact zoveel mogelijk te beperken is.

Dan zouden de schippers (en de andere partijen) dus moeten aantonen dat we door de afsluiting “onevenredig zwaar worden getroffen” waarna de ondernemers bij Rijkswaterstaat een verzoek om

vergoeding kunnen indienen. (Dat kan op grond van artikel 4:126 van de Algemene wet bestuursrecht en de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024).

Maar hoe toont een schipper aan hoeveel verlies hij heeft hierdoor als diegene niet voortdurend op dit traject heeft gevaren en daarmee aan zou kunnen tonen wat het effect is? Niet dus. Dat is al eerder geconstateerd bij overleggen met Rijkswaterstaat.

Nu al afgesloten voor bepaalde typen schepen

Om de pijn voor de schippers wat te verzachten zou je wat klantvriendelijke maatregelen verwachten, maar we zien alleen nog maar toename van obstakels tot de afsluiting van het Julianakanaal.

Dat is allemaal nodig volgens Rijkswaterstaat om het gevaar van een aanvaring bij de bouwkuip te voorkomen. Die maatregelen zijn per direct ingegaan (dat kan ook zomaar) en dat zijn de volgende maatregelen:

- Lege en half beladen schepen mogen zonder boegschroef bij windkracht 3 of meer niet meer de bouwkuip passeren.
- Duwbakken dienen ‘met de stompe kant naar voren’ te varen.
- Rijkswaterstaat zet een tweede schip in voor de scheepvaartbegeleiding.

Daarmee wordt het kanaal in feite nu al gedeeltelijk afgesloten voor bepaalde typen schepen, bij windkracht 3 of meer, deelt Minister Harbers mee.

Hierbij vindt u

- De brief van Minister Harbers van 19 maart waarin het besluit medegedeeld werd
- Op 20 maart De brief van de ASV aan Minister Harbers van 20 maart
- Een verslag van het gesprek met de Minister en Rijkswaterstaat van 28 maart

Vervolg-werkzaamheden Julianakanaal

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Datum 19 maart 2024

Betreft Vervolg werkzaamheden Julia-
nakanaal

Geachte voorzitter,

In de ochtend van 23 februari 2023 is de bouwkuip in het Julianakanaal ter hoogte van Berg-Obbicht volgelopen. Op deze locatie wordt door Rijkswaterstaat het kanaal verbreed als onderdeel van het project Maasroute (opwaardering vaarwegtraject Ternaaien-Weurt tot scheepvaartklasse Vb). Bij Berg-Obbicht werd een damwand in het midden van het kanaal geplaatst, waarna in een drooggezet bouwkuip de werkzaamheden werden uitgevoerd. De doorgaande scheepvaart kon plaatsvinden via een versmalde vaarstrook. Tijdens deze werkzaamheden is de damwand van de bouwkuip op één plek over een breedte van circa 10 meter "opengeklapt", waarna de bouwkuip vervolgens is volgelopen met water. Het verbreden en verdiepen van het kanaal én het tegelijkertijd openhouden voor de scheepvaart is, gelet op de bodem van het kanaal, een zeer uitdagende en complexe opgave.

Meteen na het vollopen is de calamiteit verholpen door het herstellen en verstevigen van de damwand. Vanaf 20 maart 2023 is er weer scheepvaart mogelijk op dit traject. Echter, de bouwkuip is als calamiteit hersteld, maar niet "verwijderd" en er blijft een sterk versmalde, vaarweg bestaan. Dit leidt tot veiligheidsrisico's op het kanaal maar ook nog tot vernattingsrisico's met ecologische schade aan de nabij gelegen Kingbeek.

Er zijn vanaf dat moment direct meerdere maatregelen genomen om de situatie rondom de bouwkuip te stabiliseren en ontstane risico's te mitigeren (onder andere actieve scheepvaartbegeleiding, aanbrengegebording, instellen maximale vaarsnelheid, afpompen lekwater, aanbrengekleilaag in de bouwkuip en reparaties aan de vaargeul). Hoewel het er aanvankelijk op leek dat de situatie door de genomen maatregelen onder controle/beheersbaar was, is na verloop van tijd gebleken dat deze maatregelen niet afdoende zijn. Deze situatie in stand laten is onveilig voor de scheepvaart en

het milieu. Sinds 29 september 2023 hebben zich rondom de versmalde vaarweg ter hoogte van de bouwkuip, acht geregistreerde scheepvaart gerelateerde veiligheidsincidenten voorgedaan. Sinds het vollopen van de bouwkuip lekt daarnaast kanaalwater in de kwetsbare natuur van de Kingbeek en (omdat de lekkages niet kunnen worden gestopt) dreigt daardoor (steeds grotere) schade aan de natuur op te treden.

Het veilig verwijderen van de damwand en het uitvoeren van het noodzakelijke herstel van de bodem zonder droogzetten van het kanaal blijkt niet mogelijk. De samenstelling van de bodem en staat van het kanaal laten dat niet toe. Zodra, in een met water gevuld kanaal, begonnen zou worden met het verwijderen van de damwand zou de bouwkuip weer vol water komen te staan en zou er wederom forse vernatting optreden bij Nattenhoven en de Kingbeek. Dit is niet acceptabel. Rijkswaterstaat wil dit risico niet nog een keer nemen, enerzijds vanwege de veiligheid voor de werknemers van de aannemer en anderzijds voor de schade aan de natuur, omgeving en economie. Dit betekent dat, om de bouwkuip te verwijderen, het kanaal tussen 'Brug Berg' tot de Sluis in Born over een lengte van ongeveer vier kilometer dient te worden afgesloten en te worden drooggezet. Door het kanaal droog te zetten, kan tegelijkertijd het oorspronkelijke werk (verbreden en verdiepen) worden afgemaakt. Alleen op die manier kan de scheepvaartveiligheid en een veilige uitvoering van het werk worden gegarandeerd en het lekken van water naar de Kingbeek worden stopgezet.

Dit zal helaas leiden tot een stremming van het doorgaande scheepvaartverkeer op dit deel van het kanaal voor een lange periode, en leiden tot een aanzienlijke impact op de (economische) omgeving van het Julianakanaal. Bedrijven blijven in principe bereikbaar, maar scheepvaart zal hierdoor fors moeten omvaren.

Op de omvaarroute ligt keersluis Limmel (Maastricht). Wanneer keersluis Limmel vanwege hoog water, storingen of incidenten gesloten zou worden, worden bedrijven aan het kanaal (haven Stein) onbereikbaar en is er geen alternatieve route mogelijk richting Antwerpen/Rotterdam. Rijkswaterstaat zal zorgdragen voor een maximale beschikbaarheid van Keersluis Limmel tijdens de werkzaamheden.

De huidige situatie dient zo kort als re-



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

delijkerwijs mogelijk te blijven bestaan. Daarom zal Rijkswaterstaat aan de huidige aannemer de opdracht geven. Deze gaat op zo'n kort mogelijke termijn aan de slag. De tijd tot het kanaal daadwerkelijk wordt afgesloten wordt gebruikt voor de vervoerders/verladerebedrijven in de omgeving die afhankelijk zijn van het kanaal om zich voor te bereiden op deze situatie.

De verwachting is dat uiterlijk in oktober dit jaar de werkzaamheden starten. Afhankelijk van de weersomstandigheden zijn de werkzaamheden naar verwachting in april/mei 2025 gereed. Een indicatie van de verwachte extra kosten voor het project zijn in beeld gebracht, maar dit wordt nog verder aangescherpt. U wordt daarover op een later moment geïnformeerd.

In de periode tot afsluiting van het Julianakanaal voor de scheepvaart zal nog een aantal aanvullende maatregelen genomen worden voor verdere beheersing van het veiligheidsrisico gedurende de periode tot de daadwerkelijke start van de werkzaamheden. Deze maatregelen gaan per direct in. Zo mogen lege en half beladen schepen zonder actieve boegschroefbesturing voortaan bij een windkracht van 3 of meer niet meer de bouwkuip passeren, dienen duwbakken 'met de stompe kant naar voren' te varen en zal een tweede schip ten behoeve van actieve scheepvaartbegeleiding 24/7 ingezet worden. Daarmee wordt het kanaal in feite nu al gedeeltelijk afgesloten voor bepaalde typen schepen, bij windkracht 3 of meer.



Het langdurig afsluiten van een deel van het kanaal, voor zowel de scheepvaart als bedrijven die afhankelijk zijn van het kanaal, is een zeer vervelende situatie.

Op dit moment worden de omgevingspartijen en schippersorganisaties op dit moment worden de omgevingspartijen en schippersorganisaties geïnformeerd over dit besluit en worden op korte termijn afspraken gemaakt over het vervolg. Rijks-

waterstaat is en blijft hierover in gesprek met de omgevingspartijen. Tevens wordt een impactanalyse gemaakt. De komende maanden tot aan de gehele afsluiting, zal aan de hand daarvan met de omgeving gekeken worden hoe de impact zoveel als mogelijk te beperken. Partijen die door de afsluiting onevenredig zwaar worden getroffen kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek om vergoeding indienen op grond van artikel 4:126 van de Algemene wet

bestuursrecht en de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR
EN WATERSTAAT,
Mark Harbers

Reactie op brief Minister Harbers



Aan Minister Harbers

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515XP Den Haag
Uw Kenmerk RWS-2024/12923

Datum: 20 maart 2024

Betreft: Reactie op Brief Vervolg werkzaamheden Julianakanaal 19 maart 2024 pdf (overheid.nl)

Geachte demissionair Minister Harbers,

Hierbij reageert de ASV met ontsteltenis op de door u gestuurde Kamerbrief waarin het besluit meegedeeld wordt, dat het Julianakanaal volledig afgesloten zal worden om de verruimingswerkzaamheden doorgang te laten vinden.

Aan dit besluit is wel het een en ander voorafgegaan en de ASV vindt net als de meeste betrokken partijen, dat RWS hierin laakbaar gehandeld heeft.

Kosten worden afgewenteld op het bedrijfsleven

In de aanbesteding van het huidige tracé heeft een aantal aannemers meegedaan. Logischerwijs is indertijd gekozen voor de aannemer die prijstechnisch het meest scherp was. Maar dat goedkoop vaak duurkoop is, blijkt ook nu weer. Met die kanttekening dat de duurkoop nu voor rekening van de logistieke keten en het bedrijfsleven komt. Dat dit onverteerbaar is behoeft geen nadere uitleg. Temeer omdat achteraf blijkt dat na het volstromen van de bouwkuip, een gerenommeerde Nederlandse aannemer welke zelfs we-

reldwijd opereert, en een Duitse partij met veel ervaring in het werken met kanaalverruiming middels bouwkuipen, RWS de helpende hand geboden hebben. Deze partijen waren in de aanbesteding wel duurder, maar gaven aan dat zij de werkzaamheden alsnog kunnen uitvoeren, terwijl de vaarweg beschikbaar blijft voor de scheepvaart. Je zou zeggen, zo'n aanbod zou je minstens kunnen overwegen. Zeker gezien welke staat van dienst deze beide aannemers hebben. Maar RWS kiest toch voor de huidige aannemer en vindt de enorme kosten waarmee de logistieke keten en het bedrijfsleven worden opgezadeld, geen aangelegenheid die hun aangaat. Dit is ronduit stuitend!

Verstoppertje spelen

Nu zou je kunnen zeggen dat RWS zich gebonden ziet aan het huidige contract met daarin de voorwaarden. Dat is in de eerste instantie terecht, maar ook gemakkelijk om zich achter te verschuilen. Want een van de voorwaarden bij de aanbesteding was ook dat de vaarweg beschikbaar moest blijven. En dat is nu net het probleem bij de huidige aannemer. Waarom kiest men dan niet alsnog voor de aannemer die wel garandeert dat de vaarweg beschikbaar blijft? Ook al moet voor wat betreft de kosten op de blaren gezeten worden? Nu kan RWS zich achter het besluit van de Minister verschuilen, waar, naar het lijkt, op aangestuurd is. En dat is wat steekt.

“Transparantie”

Over het voorgenomen besluit is RWS al vanaf juni duidelijk geweest naar de betrokken partijen en werden die meegenomen, omdat men in een vroeg sta-

dium transparant wilde zijn. Maar waarom kwam er dan stukje bij beetje - via andere kanalen - steeds meer informatie, die van cruciaal belang was voor de betrokken partijen, boven? Het onaanvaardbare veiligheidsrisico was uitgangspunt wat aan het voorgenomen besluit ten grondslag lag. Maar gezien de constructie van de huidige bouwkuip waarin aan de binnenzijde geen enkele voorziening was getroffen om tegendruk te bieden aan de waterdruk aan de buitenzijde, was het niet de vraag of, maar wanneer de damwand open zou klappen in het geval er bij een of meerdere profielen uitspoeling van de bodem plaats zou vinden.

Congestie

Dat is tegenwoordig een populair woord. Je komt het de laatste tijd vooral tegen bij bedrijven of woonwijken die niet op het stroomnet aangesloten kunnen worden, omdat dat aan het maximum van zijn capaciteit zit. Nu gaat dit ook ontstaan op de route naar onze Zuiderburen. Want zij zijn op de enige omvaarroute ook gestart met werkzaamheden waardoor er een eenrichtingsverkeer ingesteld is op een bepaald deel van de route. Dat zorgt alleen al voor een ophoping van het vaarverkeer. Neem daarbij de onbetrouwbaarheid van de kunstwerken op het Nederlands deel van de omvaarroute en het recept voor logistieke ramp is compleet.

Minister Harbers! Heroverweeg uw genomen besluit en ga in zee met de partijen die de werkzaamheden verder uit kunnen voeren, terwijl de vaarweg beschikbaar blijft.

Contactpersoon voor dit onderwerp bij de ASV:

Machiel Smitsman
Bestuurslid ASV
Tel: 0612468065

Namens het bestuur van de ASV

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

In de pers:

- <https://nos.nl/artikel/2513419-juliana-kanaal-maanden-dicht-bedrijfsleven-hekelt-gang-van-zaken>
- <https://www.1nieuws.nl/nieuws/2601161/omvaren-is-beste-optie-bij-afsluiten-julianakanaal>
- <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2024/03/19/kbn-en-asv->

[verzetten-zich-tegen-drooglegging-julianakanaal/](https://www.verzetten-zich-tegen-drooglegging-julianakanaal/)

- <https://binnenvaartkrant.nl/juliana-kanaal-gaat-zeker-zeven-maanden-dicht>

- <https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/ruim-half-jaar-omvaren-voor-droogzetting-julianakanaal>

Julianakanaal, een gesprek met Minister Harbers

Gesprek Julianakanaal met Minister van I&W en Directeur Generaal RWS

Op donderdag 28 maart was de ASV samen met een brede delegatie van andere betrokken partijen uitgenodigd voor een gesprek m.b.t. het besluit van de afsluiting van het Julianakanaal.

Aanwezig waren de volgende partijen: Rijkswaterstaat, de Minister en mensen van het Ministerie van I&W, Provincie Limburg, VNO-NCW, LWV, MKB Limburg, TLN, Wesslem Port Services, Chemelot, L'Ortije B.V., Evofenedex, NPRC, KBN en ASV.

Het gesprek wordt geopend en VNO trapt af met uit te spreken dat eerst wat uit de weg geruimd moet worden. En dat betreft het hele proces aangaande de gang van zaken over hoe dit besluit tot stand is gekomen. VNO is namelijk bang voor een precedentwerking. De Minister verzekert echter dat dit geenszins de bedoeling is. De Minister spreekt op zijn beurt zijn frustratie uit over de berichtgeving alsof er nog een ander besluit genomen had kunnen worden, dan wat nu genomen is. Hier blijft een verschil van inzicht over bestaan tussen de betrokken partijen en de Minister. L'Ortije B.V. stelt nog eens de vraag wat een impactanalyse voor zin heeft als het besluit toch al vaststaat. In april 2023 was er bij RWS al sprake van een voornemen tot droogzetting en in januari van dit jaar is er pas gestart.



Vanuit NPRC en LWV wordt er aandacht gevraagd voor afstemming met de Zuiderburen. Binnenkort zijn daar verkiezingen en de praktijk leert dat die vaak gepaard gaan met onzekerheden. Er moet een ondergrens komen aan de dienstverlening in België. Ofwel een minimale dienstverlening. Desnoods moet deze met onorthodoxe maatregelen geborgd worden. Voor wat betreft het Nederlandse deel van de omvaarroute zijn de sluisen op de Maasroute en de Kreekraksluisen een blijvende zorg en serieuze punten van aandacht.

Voor een bedrijf als Chemelot is de voorraadvorming een probleem. Als deze in het gedrang komt en fabrieken afgeschakeld moeten worden, spreekt men al van een schade van miljoenen omzet per dag. Het is daarom van belang dat de beschikbaarheid van de zuidelijke route 100% gegarandeerd blijft. Dat dit voor veel meer bedrijven geldt, is evident. Er wordt vooraf een risicoanalyse gemaakt van alle mogelijke knelpunten en hier wordt vervolgens actie op ondernomen.

Aangaande de nadeelcompensatie is er op dit moment alleen de huidige wettelijke regeling. Het lijkt erop dat het zgn. maatschappelijk aanvaardbare risico nu in de maag van het bedrijfsleven gesplitst wordt. Dat kan niet de bedoeling zijn. De Minister geeft echter aan dat hij bereid is om te kijken naar een andere regeling.

De termijn van de stremming is een "dingetje". Men gaat inzetten op maximale verkorting. Maar het is nogal een verschil of je van tot drie maanden stremming uitgaat met een kleine uitloop zoals een eerdere aannemer had beoogd bij de aanbesteding van dit project of dat je van 8 maanden uitgaat zoals nu en dan met een maximale inspanning om de tijd van stremming te verkorten. Een andere aannemer heeft inmiddels aangegeven de huidige aannemer de helpende hand te willen bieden en in gezamenlijkheid het project af te willen ronden om de termijn te bekorten.

Het gesprek wordt samenvattend afge-

rond met de volgende actiepunten. Het gesprek blijft in gezamenlijkheid gevoerd worden op alle facetten. De nadeelcompensatie wordt onder de loep genomen en er wordt in gezet op maximale borging van de omvaarroute en ingezet op de tijdsverkortening.

Hierna volgde het gesprek met de kersverse Directeur-Generaal van RWS. Deze is in zijn voorgaande loopbaan Commandant der landstrijdkrachten geweest bij Defensie. Zijn praktische insteek met de blik vooruit is ronduit prettig en geeft ondanks de hele situatie een positief gevoel.

Het is een voortzetting van het gesprek m.b.t. de onderwerpen die ook in het gesprek met de Minister aan de orde zijn gekomen. Besluiten zullen genomen worden in het grote belang. Wellicht dat dit in sommige gevallen ten koste kan gaan van kleinere individuele belangen. Chemelot brengt in dat de aan- en afvoer van water onder geen beding in het gedrang mag komen. Ook niet wanneer de keerschuij in Limmel gesloten wordt. De ASV geeft aan dat men hierin een latere sluiting en eerdere opening van de keerschuij kan overwegen door bijvoorbeeld het water in het kanaalpand hoger te laten stijgen dan gebruikelijk. Dit wordt positief ontvangen.

Afgesproken wordt om proactief te informeren m.b.t. de nadeelcompensatie. MKB Limburg is bereid om een loketfunctie te bieden voor de individuele ondernemers die een beroep willen doen op de regeling om ze zo te helpen met het indienen van de aanvraag.

Afsluitend. Geen van de partijen is gelukkig met de keuze het kanaal droog te zetten en hebben derhalve alle mogelijkheden te baat genomen om de trom te slaan teneinde een ander besluit op tafel te krijgen. Nu echter toch anders is besloten, is het zaak de blik vooruit te richten en alles in het werk te stellen om de stremmingstermijn zo kort mogelijk te houden, de omvaarroute te garanderen en een goede regeling m.b.t. nadeelcompensatie te realiseren.



VHF
20

MELDEN

7



Nautisch - Technisch

Overleg Vlotbruggen Noord-Hollands kanaal

Op 4 april had de ASV een overleg met andere betrokken partijen over de aansluiting op de bediencentrale Heerhugowaard van de vier vlotbruggen op het Noord-Hollands kanaal. Aanwezig waren de volgende partijen: Provincie Noord-Holland, Gem. Zaanstad, Port of Den Helder, KBN en ASV, BBZ, het Watersportverbond en de projectleider van de werkzaamheden.

Per object verwacht men drie weken nodig te hebben inclusief de testfase. Deze drie weken zijn de bruggen volledig gestremd voor het landverkeer en wordt de overtocht voorzien middels een pontveer. In elke laatste van de drie weken is er hinder voor de scheepvaart van 's ochtends 7u00 tot 's avonds 19u00. Buiten deze tijden is er vrije doorvaart. Tussen deze tijden zal passage in twee doorvaartmomenten doorgang kunnen vinden. Deze tijden zijn in principe vaste tijden maar enige adaptie is mogelijk door afstemming met de bediencentrale en aannemer. Voor nu wordt een aanmeldtijd van 2 uur van tevoren afgesproken voor de scheepvaart.

Onderstaand de voorgenomen werkperiodes per vlotbrug:

Burgervlotbrug: Periode van aansluiting week 39 t/m 41. Week 41 hinder voor de scheepvaart.

Vlotbrug 't Zand: Periode van aansluiting week 42 t/m 44. Week 44 hinder voor de scheepvaart.

St. Maartensvlotbrug: Periode van aansluiting week 45 t/m 47. Week 47 hinder voor de scheepvaart.

Rekervlotbrug: Periode van aansluiting week 49 t/m 51. Week 51 hinder voor de scheepvaart.

Het betreft hier de geplande perioden voor

nu. Wellicht dat er nog iets geschoven wordt, omdat er nog e.e.a. gefinetuned wordt. Afgesproken wordt ook om de maximale duur van de hinder aan te geven in een scheepvaarbericht evenals de minimale aanmeldtijd voor passage voor de scheepvaart.

Afsluitend liep het overleg en afstemming om in de termen van het onderwerp te blijven lekker vlot en kan de scheepvaart doorgang blijven vinden.



Overleg Klankbordgroep V&R Weurt Heumen

Op 30 januari heeft de ASV deelgenomen in een eerste bijeenkomst van de Klankbordgroep Vernieuwing en Renovatie Weurt Heumen. Een veelheid van partijen was vertegenwoordigd. RWS, Haven Nijmegen, Provincie Gelderland, Gemeenten Beuningen en Heumen, Erfgoedplatvorm Heumen, bewoners sluis Weurt, KBN, ASV, BCTN, Daanen Shipping, watergebonden bedrijfsleven, het Watersportverbond en de Fietsersbond.

De aanleiding is dat de complexen voor een deel verouderd zijn en daarmee aan

het einde van hun levensduur zijn, terwijl ze wel intensiever gebruikt worden (ruim 28.000 passages per jaar). Dit heeft uiteindelijk consequenties voor de beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Vanuit Den Haag ligt er sinds augustus 2022 de opdracht voor het V&R project en in het voorjaar 2023 is de planfase gestart.

De westkolk en de bruggen over de sluisen in Weurt alsmede de kolk in Heumen en het gemaal vallen onder het renovatieproject. De oostkolk te Weurt wordt op termijn vervangen en verdiept.

Het doel van de Klankbordgroep is om de

externe stakeholders rondom het project periodiek te informeren over de stand van zaken. Naar verwachting komt deze 2 tot 4 keer per jaar samen. Maar ook als ingang naar de bestuurder. Er zal ook een bestuurlijke begeleidingsgroep samengesteld worden met als doel dat de betrokken bestuurders elkaar kennen. De samenstelling van deze begeleidingsgroep ligt nog niet vast.

Al met al was het vooral een informatieve bijeenkomst die ook in het verlengde ligt van de Maascorridor overleggen.

Nieuwe VHF procedures

In de Havens Vlissingen-Oost en Vlissingen Buitenhaven is vanaf 1 maart 2024 een nieuwe VHF procedure van kracht.

6.1. Voertaal

In de havens van Vlissingen-Oost en Vlissingen-Buitenhaven is de voertaal primair Nederlands en secundair Engels.

6.2. Marifoonkanalen

De te gebruiken marifoonkanalen in de havens van Vlissingen-Oost en Vlissingen-Buitenhaven zijn:

- VHF 9; Roepnaam: "Havendienst Vlissingen";
- VHF 9; Callsign: "Port Authority Flushing".

6.3. Procedures

6.3.1. Meldplicht

Al het scheepvaartverkeer dient zich te melden bij de "Havendienst Vlissingen" op VHF 9 in de navolgende gevallen:

- a. Bij het binnenvaren of het verlaten van het gebied.
- b. Vóór en bij vertrek van een ligplaats in het gebied.
- c. Bij het voornemen tot uitvoeren van een bijzondere manoeuvre en elke andere handeling die afwijkt van het normale verkeerspatroon.
- d. Na te zijn afgemeerd.

De meldingen, als genoemd onder (a) en (b), dienen vergezeld te gaan van de volgende opgaven: naam schip, positie, diepgang, haven van herkomst of bestemming en eventuele bijzonderheden.

6.3.2. Luisterplicht

Voor alle schepen geldt een luisterplicht op VHF-kanaal 9 binnen het gebied ten einde geïnformeerd te blijven over de actuele verkeerssituatie in het gebied. Hierdoor kan de communicatie tot een minimum worden beperkt.

6.3.3. Gespreksdiscipline

Op VHF-kanaal 9 mag in principe geen

andere communicatie worden gevoerd, dan de veilige navigatie of verkeersafwikkeling betreffend. Onderlinge afspraken betreffende de navigatie kunnen direct of met tussenkomst van de VTS-operator worden gemaakt. Onder alle omstandigheden dient een strakke gespreksdiscipline te worden gehandhaafd, waartoe de VTS-operator zo nodig aanwijzingen kan geven.

6.3.4. Scheepvaartbericht

Bij de communicatie met de scheepvaart kan de VTS-operator een scheepvaartbericht uitzenden. Dit scheepvaartbericht kan een goede aanvulling zijn om snel een grote groep verkeersdeelnemers te bereiken in een bepaald gebied. Door gebruik te maken van een scheepvaartbericht kan de communicatie aan individuele verkeersdeelnemers worden beperkt. Het kan gebruikt worden in gevallen van: bijzondere werkzaamheden, zichtberichten, stremmingen, incidenten, etc. Weerberichten kunnen op aanvraag worden uitgezonden.

Zaanstad overleg

Aanwezig namens de ASV: Jessica en Sunniva

1. Terrasboot Zaanbocht

In de Zaanbocht wil men een dek-schuit gaan vervangen voor een tjalk. Zaanstad heeft het advies gegeven dat deze niet hoger mag zijn dan 2,5 meter, dat geldt ook voor parasols. ASV geeft aan dat we echt niet zitten te wachten op dit soort terrassen in zo'n vaarweg; straks gebeuren er ongelukken en dan heeft de scheepvaart het weer gedaan. Het is de moeilijkste bocht die je in Zaanstad hebt.

Kennelijk is dit een besluit waar de havendienst zich maar naar te voegen heeft en men doet zijn best er in ieder geval voor te zorgen dat dit buiten de gangbare vaarweg blijft.

2. Promotie vervoer over water: Hemmes/Rosmolenbuurt/Bomenbuurt/Oostkade.

Ze willen graag binnenvaart promoten. Ze hebben prefabhuizen via het water vervoerd. Daarbij heeft havenbedrijf Zaanstad zich hard gemaakt voor dit vervoer over water, omdat er rapporten zouden zijn waaruit zou

blijken dat men beter over de weg kon vervoeren vanwege het milieu. Gelukkig is er gekozen voor vervoer over water.

Er ligt nog een aanvraag.

Op de Oostkade staan vervallen winkels. Daar wil men een pand gaan bouwen. Zaanstad heeft daar bedenkingen over, want dit zou eventueel het marifoonverkeer kunnen storen. Het vervoer over water van bouwmaterialen betekent ook wel belemmeringen voor de binnenvaart: Zo zullen er ligplaatsen gebruikt moeten worden voor overslag en men wil misschien wel met bloktijden de sluis stremmen voor een lossing van 2 uur. ASV heeft aangegeven dat het belangrijk is dat ook dit soort zaken via water vervoerd kunnen worden en als dat aan de andere kant wat overlast voor de binnenvaart oplevert, dan moet dat maar.

De ASV geeft Zaanstad een compliment dat ze de binnenvaart promoot.

3. Lossen Prefab woningen Rosmolenbuurt fase 2

Voor deze schepen heeft men aan de Prins Hendrikkade een plekje geser-

veerd als ze moeten wachten voor het lossen. Dit is tijdelijk.

4. Calamiteitenregeling verstoringen vaarweg

Omdat de Provincie Noord-Holland te kampen heeft gehad met stremmingen door extreem hoog water en er aan de andere kant 's zomers weer tekorten dreigen, zullen ook dan stremmingen mogelijk zijn. Ook andere calamiteiten die bijvoorbeeld voorkomen door niet functioneren van kunstwerken door onvoorziene zaken zoals de koperdiefstal die plaatsvond bij de sluis in Zaandam, worden genoemd.

Daarom is men bezig om de calamiteitenregeling uit te breiden. De calamiteitenregeling zou bestaan uit mogelijkheden om schepen van gasolie en water te voorzien bij langdurige stremming door bijvoorbeeld olieboten die kunnen zorgen voor water als schepen gestrand zijn.

5. Werkzaamheden:

PWA-burg groot onderhoud Q4 2024 tot Q1 2025

Er is nog geen planning, maar men wil wel graag scheepvaart informe-

ren.

Mogelijke verplaatsing autozetplaats PHK 111 naar de Rijshoutweg en remmingwerk naar de oude haven. Staat voor Q4 maar dit gaat opschuiven naar 2025.

Zaanbrug voortgang nieuwbouw
De brug ligt er en functioneert ook nog naar behoren! Wel moeten er nog wat schoonheidswerkzaamheden uitgevoerd worden. Dat zal vooral 's nachts gebeuren waarbij er goede verlichting moet zijn, maar zodanig dat de scheepvaart er geen last van heeft.

Bernardbrug storingen
Cilinderschade verhelpen gelijktijdig met de stremming PWA brug (maart 2025).
Scheepvaartbericht is al wel ruim gecommuniceerd.

Herstel schade door koperdieven aan de Beatrixbrug
De Beatrixbrug is nu helemaal hersteld.

Evenementen
Dam tot Dam 22 september 2024
Zaanstad 50 jaar; mogelijk zijn er diverse waterevenementen in 2024.
Zaanstad heeft aangegeven dat er geen hinder mag zijn voor de scheepvaart.

Verplichting om walstroom te gebruiken bij langer dan een half uur liggen/wachten.

ASV vraagt over de verplichting om walstroom te gebruiken bij langer dan een half uur liggen/wachten bij opstelplaatsen van de brug, zoals de spoorbrug of andere bruggen waar het langer duurt dan 30 minuten.
ASV: Dit is ongelooflijk veel gedoe; sjouwen met kabels voor een paar klagende walbewoners.

ASV heeft nogmaals aangegeven dat het niet werkbaar is en dat we er niet op zitten te wachten. Als je daar komt te liggen, zou het voor een stremming zijn van een kapotte brug. Als wij als schipper daar even wat werkzaamheden willen doen, omdat we moeten wachten, dan gaan we niet die dikke kabel helemaal uitrollen, want het kan

ook maar een klein uurtje duren. Lig je er 's nachts nog dan vinden we het een ander verhaal. Maar overdag.... Er zijn wel meer omgevingsgeluiden.

Onze collega-organisatie daarentegen stelt dat schippers het er zelf naar gemaakt zouden hebben, omdat zij expres gaan liggen op dat soort plaatsen in de nacht of het weekend.

Zaanstad geeft aan dat ze zich aan afspraken moeten houden. Ze hebben wel met de bewoners afgesproken dat in geval van een calamiteit, het berging van twee kanten moet komen.

Overlast cruise schepen

Zaanstad heeft een overleg met bewoners gehad over de overlast van cruiseschepen. Dat was nog niet druk bezocht, maar het overleg verliep goed. Afgesproken is dat de cruiseschepen niet 's nachts mogen aankomen en geen felle lampen mogen gebruiken bij het afmeren.

Tot zover dit wederom prettig verlopen overleg.

Werkzaamheden Zuid-Holland

De ASV ontving onderstaand bericht:

Graag wil ik u informeren over de werkzaamheden aan de Kruithuisbrug. De provincie Zuid-Holland voert om de 15 jaar groot onderhoud uit aan elke brug. De Kruithuisbrug is in 2024 aan de beurt.

Dit onderhoud aan de brug bestaat onder andere uit het vernieuwen van de brug-aandrijving, elektrotechnische installatie en bediening. Ook wordt de brug compleet geverfd.

Daarnaast gaan we de brugcamera's en bedieningskasten van de bruggen vervangen en/of op een betere plek plaatsen.

Wat merkt u als gebruiker van deze werkzaamheden?

Scheepvaart en recreatievaart

Vanaf 6 mei kan de brug niet meer bediend worden. Er geldt een hoogtebeperking van 5,40 meter. Schepen die lager zijn kunnen onder het gedeelte van de brug doorvaarten waar niet gewerkt wordt. Deze onderdoorvaarthoogte is gelijk aan de Giessenbrug te Rotterdam.

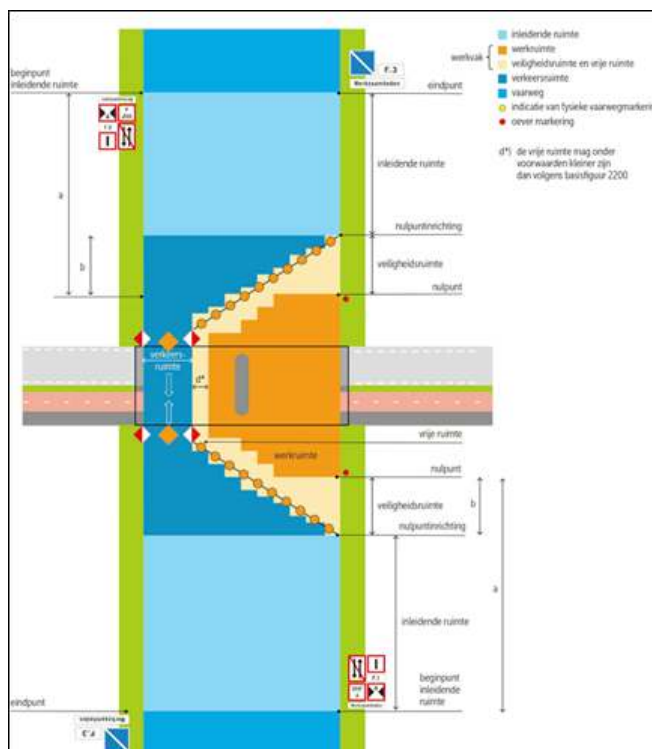
De brugbediening start weer op maandag 26 augustus om 06.00 uur. De provincie zorgt voor scheepvaartberichten over de

stremmingen en doorvaart. Tijdens de stremming van het beweegbare gedeelte moet al de scheepvaart onder het vaste gedeelte door.

Direct daarna is de opstapwal van Delftse

Studenten Roeivereniging Proteus-Eretes.

Wilt u zo vriendelijk zijn om rekening met golfslag te houden, zodat alle vaarweggebruikers veilig gebruik kunnen maken van de Delftse Schie?



Politiek

Opvolging CDA goed geregeld, welkom mevrouw Vedder!

In de najaarsvergadering 2023 was Harmen Krul van het CDA de spreker die de aanwezigen een beetje hoop gaf; we werden gezien, we werden begrepen.

De schrik was dan ook groot toen bleek dat hij niet de portefeuille binnenvaart toebedeeld kreeg. Gelukkig merkten we al snel dat zijn opvolger, Eline Vedder, met verve het stokje overgenomen heeft.

De nummer 2 van de CDA lijst diende sinds de verkiezingen in november vorig jaar twee succesvolle maritieme moties in. Eén daarvan was gericht op de zeevaart, de andere op de binnenvaart.

Door de aanneming van de binnenvaart-motie stemde de Tweede Kamer in met de motie die de regering oproept om een internationale algemene regeling voor de CCR-eisen van de kleine schepen te onderzoeken. Dat zou een collectieve ontheffing kunnen zijn.

Geen collectieve ontheffing via de Europese commissie, dan maar via de CCR

De collectieve ontheffing waarvan de Minister vond dat de aanvraag (2 jaar geleden) bij de Europese Commissie te lang zou duren (wel 2 jaar!) en die nu bij de CCR bevochten gaat worden. Die 2 jaar zal het in ieder geval overschrijden, maar aan de macht knabbelen van de CCR door de Europese Commissie ging Minister Harbers kennelijk te ver.

Er zijn al zoveel goede moties geweest, maar de uitvoering daarvan...we wachten er al veel te lang op, dus de vlag ging nu niet direct uit bij de ASV.

Ook dat heeft mevrouw Vedder goed begrepen, want een bericht van de ASV op X dat een motie mooi is, maar dat het zelden tot een uitvoering daarvan komt, werd direct door haar opgepikt. Heel positief!

Onrechtvaardig

Eline Vedder blijkt aangesproken te worden door een gevoel van (on)rechtvaardigheid, lezen we in de media. En natuurlijk herkent zij, vanuit haar achtergrond uit de agrarische sector, het gevoel gemangeld te worden door regelgeving waarbij



allerlei strenge maatregelen bedacht worden en vervolgens als een soort one size fits all-oplossing over de sector uitgerold worden. Daarbij worden bepaalde bedrijven onevenredig en onrechtvaardig hard geraakt.

(Dat deze regelgeving er speciaal voor gemaakt is om een keiharde koude sanering (van alle schepen van voor 1976) te bewerkstelligen, waardoor DUS alle kleinere schepen van de markt verdwijnen is iets wat ook in het boerenbedrijf voorkomt. Zo heeft ook het boerenbedrijf te maken gekregen met regelgeving die bepaald materiaal richting een koude sanering duwt. De grupstal (zie <https://nl.wikipedia.org/wiki/Grupstal>) is het beste voorbeeld.)

Terug naar de motie van Eline Vedder: In de motie roept zij op tot een algemene regeling voor kleine schepen waarin rekening wordt gehouden met wat wel en niet kan. Zij vindt niet dat individuele schippers dit gevecht aan moeten gaan en daarom heeft ze geen vertrouwen in een hardheidsclausule.

Hardheidsclausule werkt niet

Bovendien blijkt zij ook van mening dat de "oplossing" van de hardheidsclausule leuk klinkt, maar niet werkt.

Gelukkig erkent zij, wat de ASV al zo lang zegt, dat de hardheidsclausule in de praktijk heel moeilijk uitvoerbaar is voor een individuele schipper. Zij stelt terecht dat een hardheidsclausule nooit bedoeld is voor een hele categorie schippers, maar alleen voor enkele unieke uitzonderingen.

Meevaren

De oproep van mevrouw Vedder om eens mee te kunnen varen heeft de ASV op Facebook geplaatst, maar daar hebben wij nog geen reacties op mogen ontvangen.

Volgende ASV-vergadering?

De ASV heeft mevrouw Vedder ook uitgenodigd voor de voorjaarsvergadering. Helaas was zij verhinderd, maar we kijken uit naar haar komst een van de volgende ASV-vergaderingen.

Uit de Kamerbrief van Minister Harbers

Wat schrijft Minister Harbers aan Kamerleden over de toekomst van de Binnenvaart?

Actieagenda toekomst binnenvaart – Binnenvaarttafel

De basis voor de toekomst van de binnenvaart is neergelegd in de Binnenvaartvisie die eind 2022 aan uw Kamer is toegestuurd. Hierin wordt geconstateerd dat de binnenvaart «goud in handen» heeft, maar dat er wel het nodige moet gebeuren om toekomstbestendig te worden. In de Binnenvaartvisie worden vier grote transitiepaden beschreven die moeten leiden tot een toekomstbestendige binnenvaart: de energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en innovatie (digitalisering).

Actieagenda toekomst binnenvaart

De Binnenvaartvisie is uitgewerkt in de Actieagenda toekomst binnenvaart die recent met uw Kamer is gedeeld. Deze actieagenda geeft uitwerking aan de Binnenvaartvisie. Voor elk van de transitiepaden worden concrete acties geformuleerd, waarvan de uitwerking veelal in samenwerking tussen de overheid en relevante partijen uit de binnenvaartsector dient plaats te vinden. In de actieagenda wordt tevens de oprichting van een Binnenvaarttafel aangekondigd. Met de Binnenvaarttafel wordt beoogd gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen voor de uitvoering van de actieagenda en de samenwerking tussen de verschillende ketenpartners te versterken. Aan de Binnenvaarttafel neemt een representatieve vertegenwoordiging van de binnenvaartsector deel. Het gaat daarbij om verte-

genwoordigers van brancheorganisaties voor respectievelijk de binnenvaart, het verladend bedrijfsleven, inland-terminals en zee- en binnenhavens.

De Binnenvaarttafel

De Binnenvaarttafel wordt gefaciliteerd door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving, waarvan de onafhankelijkheid wettelijk geborgd is. De Binnenvaarttafel is inmiddels opgericht en wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter, de heer Jeroen de Haas. Met de oprichting van de Binnenvaarttafel wordt tegemoetgekomen aan een breed gedragen behoefte in de binnenvaartsector met de gedachte om meerjarig met elkaar samen te werken. Op 31 januari 2024 komt de Binnenvaarttafel voor het eerst bijeen om nadere afspraken te maken over de werkwijze en frequentie van de Binnenvaarttafel. De belangrijkste opgave voor de Binnenvaarttafel is om collectief te werken aan de noodzakelijke transitie naar een toekomstbestendige binnenvaart.

Langlopende overgangsbepalingen

Sinds de publicatie van het onderzoeksrapport en de toezeggingen die aan het lid Alkaya (SP) zijn gedaan tijdens het Commissiedebat op 30 mei 2023 zijn diverse acties ondernomen. Er hebben drie bijeenkomsten met de sector plaatsgevonden, waarin gezamenlijk aan de slag is gegaan met de voorgestelde acties en maatregelen.

Concreet zijn de volgende stappen gezet:

- Informatie over de overgangsbepalingen en hardheidsclausule De informatiefolder is verduidelijkt en nogmaals onder de aandacht van de sector gebracht.

- Opzetten demonstratieproject lenW heeft in samenwerking met betrokken partijen twee kleine schepen (een spits en een kempenaar) laten inspecteren. Hierbij is gekeken naar de technische uitvoerbaarheid van de bepalingen op de beide vaartuigen waarvan de overgangstermijnen aflopen.

Hoewel bij een technische inspectie geen accurate inschatting kan worden gemaakt van de kosten om aan de betreffende bepalingen te voldoen, is voor een aantal bepalingen in het algemeen geconstateerd dat de benodigde aanpassingen aan het schip kostbaar zijn. Voor deze bepalingen is aan betrokken partijen gevraagd de kosten in kaart te brengen. Dit kan worden gebruikt als (aanvullende) onderbouwing voor het nog te starten internationale deel van het demonstratieproject.

Aanvragen hardheidsclausule

Naast het demonstratieproject worden vanuit de sector verschillende aanvragen voor de toepassing van een hardheidsclausule voorbereid voor verschillende soorten, waaronder ook grote, schepen. Via het aanvragen van een hardheidsclausule kan de sector aantonen waar men tegenaan loopt. Bij meerdere casussen op hetzelfde gebied ontstaan er argumenten om de regel(s) te herzien.

Onderzoek haalbaarheid van collectieve oplossingen op internationaal niveau

Op basis van eerdere inspanningen op internationaal niveau²³ is de verwachting dat de haalbaarheid van collectieve oplossingen wordt vergroot als de scope in eerste instantie beperkt blijft tot schepen tot 55 meter. Om een voorstel voor een algemene regeling op internationaal niveau te kunnen uitwerken, is het belangrijk dat er een gedeeld beeld bestaat over de bepalingen die onderdeel zouden moeten uitmaken van zo'n regeling. Tijdens de bijeenkomsten met de sector is gebleken dat hierover op dit moment nog discussie bestaat. Het Ministerie van lenW heeft betrokken partijen daarom nogmaals verzocht na te gaan of er bepalingen in het inspectierapport van de spits en kempenaar ontbreken die technisch moeilijk uitvoerbaar zijn voor een grote groep spitsen en kempenaar.

Verder laat het Ministerie van lenW nog een aanvullende QuickScan doen voor het criterium «onevenredig hoge kosten.»



Toekomst Binnenvaart

Aandacht voor de binnenvaart

In de week van 5 februari stond de gele bus van het NPO Radio 1-programma '5 Dagen' (NTR/PowNed) met presentatoren Jo van Egmond en Ajouad El Miloudi in verschillende havens in Nederland om over de toekomst van de binnenvaart te praten. Verslaggever ter plekke is Mirthe van der Drift.

Over de toekomst van de oer-Nederlandse binnenvaart wordt sinds 31 januari gesproken aan de zogenoemde binnenvaarttafel waar politiek, brancheorganisaties, binnenhavens, zeehavens en provincies met elkaar in gesprek gaan. Bovendien praatte de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat over thema's als veiligheid, klimaatafspraken, het varend ontgassen en de toekomst van de binnenvaartsector, tenminste...dat is de bedoeling in een Commissiedebat. Helaas hebben we maar weinig onderwerpen aangaande de

binnenvaart voorbij zien komen.

Maar het NPO Radio 1-programma '5 Dagen' deed zijn best om de verschillende zaken van de binnenvaart voor het voetlicht te brengen. De eerste dag was Jos Hubens van vereniging De Binnenvaart aan het woord. Hij is oprichter van het Binnenvaartmuseum en is met zijn vereniging bezig het erfgoed, het leven en werken op de binnenvaart op de Unesco Wereld Erfgoedlijst te krijgen.

De tweede dag sprak '5 Dagen' met Sunniva Fluitsma, woordvoerder van de Algemeene Schippers Vereeniging, over de problemen waarmee de sector op dit moment te maken heeft en hoe hoog de binnenvaartschippers het water aan de lippen staat.

Op de woensdag was Robin Hoekstra, keurmeester van BSC (Bureau Scheep-

vaart Certificering), te gast om te vertellen over het stuwmeer van keuringen waarmee hij heeft te maken en het risico op dodelijke ongevallen als er niet gekeurd wordt.

Donderdags vertelde een tankerkapitein over de miljoenen tonnen kankerverwekkend gas die hij gedwongen de atmosfeer in blaast.

Vrijdag ging het in de uitzending over nieuwe milieueisen en de toekomstbestendigheid van de binnenvaart. Te gast was Wijnand Volker van PTC (Particuliere Transport Coöperatie).

'5 Dagen' live over ging over de druk op de binnenvaart. En werd uitgezonden op maandag 5 februari, dinsdag 6 februari, woensdag 7 februari, donderdag 8 februari en vrijdag 9 februari van 20.00 tot 20.30 uur op NPO Radio 1.

Oplossingsrichtingen aflopen overgangsbepalingen

Oplossingsrichtingen aflopen overgangsbepalingen (Inbreng ASV)

Betreft: **Vervolgoverleg oplossingsrichtingen onderzoeksrapport Erasmus UPT en Panteia m.b.t. aflopen overgangsbepalingen**

Ter voorbereiding op de bijeenkomst die 28 februari plaatsvond, beantwoordde de ASV de onderzoeksvragen in verband met de Quicksan van Decisio:

Hieronder vindt u de reactie van de ASV op de gestelde vragen.

Hoofdvraag:

Wanneer is er sprake van onevenredig hoge kosten om te voldoen aan de (langlopende) overgangsbepalingen in de binnenvaart?

Om de centrale vraag te beantwoorden stellen we onszelf een aantal **deelvragen**. Dit zijn de volgende:

1. Op welke wijze speelt de stapeling
2. Economische onderbouwing met

van investeringskosten een rol bij het definiëren van onevenredig hoge kosten?

Al in het rapport KplusV werd vastgesteld dat het de stapeling van kosten is die de eisen onhaalbaar maken. Het gevaar van per eis bekijken is dat er gefocust wordt op die ene eis, of enkele eisen, maar uiteindelijk zorgt de stapeling ervoor dat ook als die paar eisen (net) haalbaar zijn, men er in totaal niet aan kan voldoen. Maar dat wisten we natuurlijk al.

In wezen is het zo dat, omdat de aankomende eisen niets toevoegen aan veiligheid noch aan verduurzaming, ze op zich al "onevenredig" zijn want ze dienen geen ander doel dan ervoor te zorgen dat de bestaande schepen niet aan de CCR-eisen kunnen voldoen en dus moeten verdwijnen (zie het rapport schepen van de toekomst). Dat doel op zich is achterhaald (het zou "economisch wenselijk zijn dat in plaats van onderhouden, er nieuwbouw gepleegd zou worden, wat dus niet gebeurt in de categorie kleinere schepen). Inmiddels wil men juist de schepen behouden. Dus is iedere zinloze investering "onevenredig".

criterium-invulling a.d.h.v. de waarde van het schip:

a. Hoe kan de waarde van een binnenvaartschip worden bepaald?

Niet anders dan "vraag en aanbod". Als er geen toekomst is voor een schip dan heeft het geen economische waarde, dus zal er geen vraag naar zijn. Voor de schepen die niet aan de CCR-eisen kunnen voldoen, is er geen toekomst. Dan is de waarde niet veel meer dan de sloopprijs, tenzij men toevallig een gelukje heeft dat er een woonschip van gemaakt wordt, maar gezien het enorme gebrek aan ligplaatsen en het feit dat varende woonschepen ook aan CCR technische eisen moeten voldoen, is de kans op dat "gelukje" heel klein.

Dan is het ook nog eens zo dat het schip van waarde is voor de eigenaar, omdat het zijn (enige) bron van inkomsten is, maar ook zijn woning, en het zou het ook het pensioen van de schipper moeten zijn. En die vallen weg (Daar hebben we overigens nooit enige compassie over gevoeld).

b. In hoeverre daalt de waarde van een binnenvaartschip wanneer

niet aan overgangsbepalingen wordt voldaan?

Zie boven. Voor schepen die binnenlands varen of in ieder geval niet op de Rijn hoeven te varen, kan het zijn dat men wat langer doorvaart met een communautair certificaat en zal men langer kunnen bestaan en daarmee zou zo'n schip de waarde beter vast kunnen houden gedurende maximaal 15 jaar vanaf de keuring, waarbij men niet meer aan de eisen van een Rijncertificaat (SI) kan voldoen. Maar dat zal al gelden voor schepen die nu rondvaren. Al met al wordt zo'n schip dus binnen afzienbare tijd waardeloos als varende vrachtschip en brengt het dus nog maar heel weinig op. Nu al horen we van spitsen die rond de 30.000/ 40.000 euro verkocht worden.

c. In hoeverre stijgt de waarde van een binnenvaartschip wanneer ingrepen worden gedaan waardoor wél aan overgangsbepalingen wordt voldaan?

Niet tot nauwelijks, in ieder geval is dat niet in verhouding tot de kosten die gemaakt worden. Het schip wordt niet meer waard omdat het plafond hoger is. Je kunt er wel mee blijven varen maar inmiddels wordt er zoveel uit dezelfde categorie schepen gesloopt, dat er geen vervoerszekerheid meer geboden kan worden. Dat zie je nu al bij de spitsen: er is nog maar 5% over van het aantal spitsen van 25 jaar geleden (300 van de 7.000). Daarmee verdwijnt het werk want die 300 kunnen nooit meer aan de vraag voldoen van het werk in heel Europa. Je vervoert ook geen ton meer goederen, omdat je schip aan zinloze eisen voldoet. Dus het blijft een kwestie van; wat valt ermee te verdienen in de aankomende jaren?

Wij hebben, als binnenvaart, door welke investering dan ook (gedaan om de schepen zo modern mogelijk uit te rusten) nog nooit een extra vergoeding gekregen van ontvangers voor deze investeringen (t.o.v. bijvoorbeeld schepen uit het buitenland die deze investeringen niet hebben gedaan). Zoals ook al in diverse rapporten te lezen staat: het goedkoopste schip krijgt de vracht ongeacht de staat van het schip.

d. In hoeverre is er sprake van onevenredig hoge investeringskosten als een eventuele waardevermindering van een binnenvaartschip niet toelaat de investering terug te verdienen?

Zie boven. Dit is niet terug te verdienen. Je doet het alleen maar, omdat je anders je bedrijf moet stoppen.

3. Economische onderbouwing met criterium-invulling a.d.h.v. de verdien capaciteit van het schip:

a. Hoe kan de verdien capaciteit van een binnenvaartschip worden bepaald per klasse binnenvaartschip?

Het is een heel onzekere markt zoals ook al eerder ING bank en Rabobank hebben vastgesteld. Waarbij de scheepseigenaren voor enorme opgaves staan, heel veel risico moeten nemen en de opbrengsten onzeker zijn. In deze vrije markt waarin de markt niet transparant is en de schipper afhankelijk is van tussenpersonen (bevrachters, samenwerkingsverbanden) die alle informatie hebben (waar zijn welke schepen, welk werk wordt er aangeboden etc.) is de schipper een speelbal van de tussenpersoon en niet te beïnvloeden omstandigheden (instortende sluisen, gestremde vaarwegen, mislukte oogsten, hoog- of laagwater etc.).

De verdien capaciteit zou eventueel vastgesteld kunnen worden aan de hand van de cijfers van de individuele scheepseigenaren. Dan zal men onverwachte cijfers tegenkomen; zo kan het zijn dat er in de afgelopen jaren perioden zijn geweest dat een schip (zand en grind) met een kleine 800 ton een hogere omzet per dag had dan iemand met een schip van 3000 ton. In welk segment zit je? In het vervoer van bouwstoffen hebben we goede jaren gehad, maar zie je afgelopen jaar en de komende tijd een afname in volume, dus werk. Maar ook in een goede tijd zijn de investeringskosten onevenredig omdat deze boven op het normale onderhoud komen, wat ook steeds duurder wordt en daarbij de mogelijkheid ontnemt om te investeren in vergroening.

b. In hoeverre daalt de verdien capaciteit van een binnenvaartschip wanneer niet aan overgangsbepalingen wordt voldaan?

Naar 0 euro. Dan valt er niets meer te verdienen.

c. In hoeverre stijgt de verdien capaciteit van een binnenvaartschip wanneer ingrepen worden gedaan waardoor wél aan overgangsbepalingen wordt voldaan?

Zie eerdere opmerkingen. Niet of nauwelijks, want het feit dat de collega's uit de markt zouden verdwijnen, betekent niet dat jij meer verdient. Onze grote concurrent is de vrachtwagen en de prijzen daarvan spelen een grote rol. Maar belangrijker is het feit dat aangetoond is dat er samen met de schepen het werk verdwijnt, omdat men geen vervoerszekerheid meer kan bieden. Kijk naar Duitsland waar al lang geen kleine schepen meer varen, waar ze vroeger heel veel werk hadden.

d. In hoeverre is er sprake van onevenredig hoge investeringskosten als de verdien capaciteit niet toelaat de investering terug te verdienen?

Dat mag duidelijk zijn.

e. Welke van de twee genoemde mogelijkheden voor de invulling van hardheidsclausule-criterium onevenredig hoge kosten is het meest bruikbaar?

Allebei gelden ze even zwaar.

f. Het ingerichte criterium onevenredig hoge kosten wordt vervolgens toegepast op een algemene regeling, bestaande uit een aantal langlopende overgangsbepalingen waarvan de sector verwacht dat deze onevenredig hoge kosten met zich meebrengen. Deze algemene regeling geldt voor de twee groepen kleinste schepen: spits en kempenaar.

Ja, en daar schieten we dus niets mee op. De spitsen en Kempenaars zijn al bijna verdwenen. Dit traject gaat weer een hele weg afleggen en dan zijn de laatsten ook weg en de categorie iets grotere schepen staat dan ook op omvallen, omdat men daar niet aan denkt.

Blijft staan dat volgens de ASV vanaf dit moment alle komende eisen geschrapt moeten worden.

Draai het om. Schrap alle eisen en kijk dan welke wel zouden moeten naar aanleiding van onderzoek waarin haalbaarheid en nut aangetoond zijn.

Tot slot:



Verder natuurlijk het bekende verhaal dat we elke keer als een grammofoonplaat die blijft hangen weer moeten afdraaien. Het lijkt erop dat men telkens dezelfde vragen blijft stellen en telkens dezelfde antwoorden binnen ziet komen en dat er vervolgens niks mee gedaan wordt en dan weer opnieuw de vragenlijst verstuurt ... Een eeuwige herhaling van zetten:

Er is een petitie uitgereikt aan de CCR, er is een protestactie geweest in Brussel van de diverse internationale organisaties, er zijn vragen gesteld binnen de Europese Commissie over de rol van de CCR, er is een petitie uitgereikt aan de vaste Ka-

mercommissie Infrastructuur en milieu, er is een hoorzitting geweest hierover (naar aanleiding daarvan is er een motie ingediend om de secretaris-generaal van de CCR van zijn functie te ontheffen), er zijn diverse moties aangenomen om de (kleinere) binnenvaart te vrijwaren van deze koude sanering, velen daarvan zijn unaniem aangenomen en dat allemaal gedurende de afgelopen 15 (!) jaar.

We horen van goede bedoelingen en veel praten in de wandelgangen, maar we zien nauwelijks iets terugkomen in de stukken van de CCR hierover. Wel lezen we in de CCR stukken dat de betreffende ver-

antwoordelijken geen idee hebben welke kaalslag er al is aangericht, noch WAAR-OM deze eisen met terugwerkende kracht neergelegd zijn op de sector; niet veiligheid of vergroening waren de reden, een keiharde koude sanering was het doel, het enige doel. Laten we dat wel voor ogen houden!

Er is dan ook nooit een evaluatie geweest zoals omschreven is in het rapport "scheppen van de toekomst", het rapport dat de bakermat is van deze ellende.

Het gaat er niet om dat we nu WEER hetzelfde naar voren brengen, het gaat erom of men het wil omzetten naar beleid of niet.

Vervoer over water de juiste weg!

Deze slogan sierde jarenlang heel wat binnenvaartschepen, maar helaas...als men niet kijkt naar wat er vaart, dan ziet men het niet. En kijken bleek men niet te doen. Inmiddels worden de verschillende partijen een beetje wakker. Niet omdat ze te doen zouden hebben met de binnenvaart, maar omdat de wegen nu toch echt vollopen en er bijna geen oplossingen meer te bedenken zijn.

Door de jaren heen zijn er altijd partijen geweest die het werkelijk goed voor hadden met de binnenvaart, maar zichzelf net zo'n roepende in de woestijn voelden als de ASV zich meermalen gevoeld heeft.

Toch wordt er af en toe een succesje geboekt. Zo werd het geluid van de Zaanse (haven)ambtenaren gehoord die stelden dat het toch te gek was dat bouwmaterialen dwars door woonwijken per vrachtwagen aangevoerd zouden worden, terwijl de Zaan alle mogelijkheden biedt om de (in dit geval) prefab woningen aan te voeren. En zo geschiedde. De foto's van Martin Mol tonen aan hoe het kan en weer veel meer zou behoren te gaan.

Lang leve Zaanstad!



Ligplaatsen

Overnachtingshaven Spijk geopend door Minister Harbers

Minister Harbers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft vandaag, 14 maart 2024, in het bijzijn van Rijkswaterstaat en regionale bestuurders de overnachtingshaven bij het Gelderse Spijk officieel geopend. Door de realisatie van deze haven met 50 ligplaatsen in de Boven-Rijn kunnen binnenvaartschippers zich beter aan de wettelijke vaar- en rusttijden houden. Dit zorgt voor een vlotte en bovenal veilige doorstroom van het scheepvaartverkeer.

De nieuwe overnachtingshaven is sinds 1 februari 2024 toegankelijk voor het scheepvaartverkeer. De haven wordt inmiddels ook al veelvuldig gebruikt. Al in het eerste weekend na opening waren de 50 ligplaatsen nagenoeg voor de helft bezet. Met de officiële openingshandeling die de Minister vandaag uitvoerde is de aanleg van de haven, die medio 2021 begon, definitief afgerond.

Onderdeel van Toekomstvisie Waal

De opening vormt het voorlopige sluitstuk van een aantal maatregelen die Rijkswaterstaat in opdracht van het Ministerie heeft genomen om de faciliteiten voor binnenvaartschippers op de Rijn en Waal te verbeteren. Als onderdeel van het project Toekomstvisie Waal is in de haven in de

Waal bij Haaften de invaart verbreed en zijn de daar aanwezige ligplaatsen verlengd. Daarnaast is de overnachtingshaven Lobith gemoderniseerd. Samen bieden de, dichtbij elkaar gelegen, havens bij Lobith en Spijk nu zo'n 70 ligplaatsen voor de binnenvaart.

Minister Harbers over de overnachtingshaven van Spijk:

“Voor een veilige binnenvaart is het heel belangrijk dat schippers goed uitgerust op pad gaan. Met de vijftig ligplaatsen die hier in Spijk beschikbaar zijn bieden we schippers die ruimte en kan Nederland zijn rol als schakel in de logistiek en het goederenvervoer in Europa in de toekomst nog beter vervullen.”

Partners

Rijkswaterstaat is bij de aanleg van de haven samen opgetrokken met diverse (bestuurlijke) partners om het gebied, de natuur en de recreatiemogelijkheden in de omgeving een impuls te geven. De provincie Gelderland, de gemeente Zevenaar en het waterschap Rijn en IJssel zijn daarvan de meest prominente.

Mede mogelijk gemaakt door een bijdrage vanuit CEF

De overnachtingshaven is mede mogelijk gemaakt met een financiële bijdrage vanuit Connecting Europe Facility (CEF)

Transport. Een subsidieregeling van de Europese Unie (EU) voor meer groei, banen en concurrentievermogen. De subsidie is verstrekt in het kader van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit Europese netwerk van spoorlijnen, (water) wegen, havens en vliegvelden vergroot de bereikbaarheid van de EU en versterkt de eenheid van Europa. Naast de initiatieven op het Nederlandse gedeelte van de Rijn onderneemt ook de Duitse deelstaat Nordrhein Westfalen actie, door onder andere op de locaties Niedermörmter en Ossenberg overnachtingshavens te realiseren.

Feiten over overnachtingshaven Spijk

De haven is gesitueerd in de Beijenwaard nabij de Gelderse plaats Spijk. Naast 50 reguliere ligplaatsen heeft de haven twee ligplaatsen voor duwschepen met duwbakken en speciale ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke ladingen. Ook zijn er voorzieningen voor de scheepvaart, zoals een auto-afzetsteiger, parkeerplaatsen en walstroom. Daarnaast is er een struinp pad aangelegd naast de haven waar recreanten kunnen wandelen, is er een plek voor campers en zijn er picknicktafels en bankjes geplaatst.

Meer informatie

Meer informatie over het project is te vinden op de website van Rijkswaterstaat, meer bepaald op de projectpagina van de overnachtingshaven Spijk.



Wachtplaats voor scheepvaart Zuid-Willemsvaart



In opdracht van Rijkswaterstaat legt aannemerscombinatie Hakkers-Beens een wachtplaats voor de scheepvaart aan. Dit gebeurt aan de oever van de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Someren-Eind. Het werk verloopt voor spoedig. Het streven is om de werkzaamheden in juni af te ronden.

De wachtplaats wordt 300 meter lang en kan worden gebruikt door zowel recreatievaart als beroepsvaart. De werkzaamheden centreren zich voornamelijk rond Sluis 12. Licht- en geluidsoverlast voor de omwonenden proberen we tot een minimum te beperken. Wegen en fietspaden zijn gewoon toegankelijk, zoals u wellicht heeft gemerkt. Voor de scheepvaart geldt

een gedragsaanpassing. Dit is gecommuniceerd via een BAS-bericht op www.vaarweginformatie.nl.

Eerdere werkzaamheden

Aannemerscombinatie Hakkers-Beens heeft in het gebied ook de damwanden vervangen en fauna-uitstapplaatsen aangebracht. Deze werkzaamheden zijn afgerond.

Werkzaamheden te volgen via de BouwApp

Aannemerscombinatie Hakkers-Beens biedt omwonenden de kans om de voortgang van de werkzaamheden te volgen via de BouwApp. Geïnteresseerden kunnen de app gratis downloaden in de appstore of in Google Play en vervolgens het

project 'Groot Onderhoud Vaarwegen 7a' zoeken en volgen.

Onderhoud waterwegen Zuid-Nederland

Rijkswaterstaat werkt continu aan toegankelijke waterwegen, waterkwaliteit, veiligheid en ecologische waarden rond het water. Daarvoor zorgen we samen met anderen voor beheer en onderhoud van de vaarwegen in Zuid-Nederland en voor aanleg, onderhoud en inrichting van waterwerken, oevers en uiterwaarden.

Redactie ASV nieuwsbrief: *Bovenstaande komt uit een persbericht van Rijkswaterstaat*

Vergroening Binnenvaart

Waalkade emissievrij?

Waalkade Nijmegen per 1 januari 2025 zero-emissiezone?

De ASV ontving onderstaand bericht: Voor eenieder die wel eens gebruik maakt van de Waalkade in Nijmegen. De Gemeente Nijmegen is voornemens om op 1 januari 2025 in Nijmegen enkele zero-emissiezones in te voeren, waaronder de hele binnenstad waaronder ook de Waalkade. Deze is vanaf dat moment uitsluitend nog toegankelijk voor bussen, vracht- en bestelwagens die op waterstof of elektriciteit rijden.

Dit besluit kan gevolgen hebben voor diegene die aflossen met een bestelbus of servicebus of spullen laten leveren aan de Waalkade. Tot 28 maart 2024 bestaat er de mogelijkheid om bezwaar te maken.

Een onderbouwde reactie kan telefonisch, met een brief, maar ook per mail gedaan worden. Stuur een brief naar; Gemeente Nijmegen, Postbus 9105, 6500 HG Nijmegen. Onder vermelding van: ZE-zone, ter attentie van Dhr. P. Manten, of stuur een e-mail naar zero-emissie@nijmegen.nl en vermeld in het onderwerp ZE-zone.

Of bel het KlantContactCentrum via +31 24 329 90 00 op werkdagen tussen 9.00 en 16.00 uur en geef aan dat u een reactie wilt doorgeven over de ZE-zones. Zij maken een notitie.

Meer informatie kun je vinden op: <https://www.nijmegen.nl/.../invoering-zero-emissiezones>.

Na 6 weken stelt de gemeente een lijst op van alle binnengekomen reacties en beantwoordt de vragen. Hiermee krijgt de gemeente inzicht in mogelijke knelpunten of onduidelijkheden in de voorgestelde maatregelen en ontheffingen.

De antwoorden worden openbaar gedeeld en, als het nodig is, wordt het verkeersbesluit en de ontheffingen aangepast. Het definitieve verkeersbesluit wordt in het vierde kwartaal van 2024 vastgesteld.

Naar aanleiding van bovenstaand bericht heeft de ASV het volgende geschreven: Wij hebben vernomen dat de gemeente Nijmegen voornemens is, om vanaf 1 januari 2025, een zero emissie zone in te

stellen voor de gehele binnenstad.

Voor zover wij hebben begrepen valt de Waalkade ook binnen dit gebied.

De binnenvaart maakt veelvuldig gebruik van de auto op- en afzetplaats aan de Waalkade om daar een auto op of van boord te zetten.

Ook vindt aan de Waalkade vaak wisseling van de bemanning plaats, die dan worden gebracht en gehaald middels personenbusjes, die niet elektrisch rijden. Deze bemanning komt ook vaak vanuit het buitenland (bijv. Polen) en dan rijden ze met busjes die op benzine of diesel rijden vanwege de grote afstand die ze moeten reizen.

Ook wordt de Waalkade door de binnenvaart gebruikt voor kleine reparaties van schepen en passagiersschepen.

Wij doen een dringend beroep op u om ervoor te waken dat voor de binnenvaart de bestaande situatie kan blijven bestaan, zoals hij nu is. Desnoods een ontheffing voor onbepaalde tijd die de mogelijkheid biedt om te allen tijde de auto op- en afzetplaats te kunnen gebruiken.

Overleg Walstroom ASV, KBN en HBR

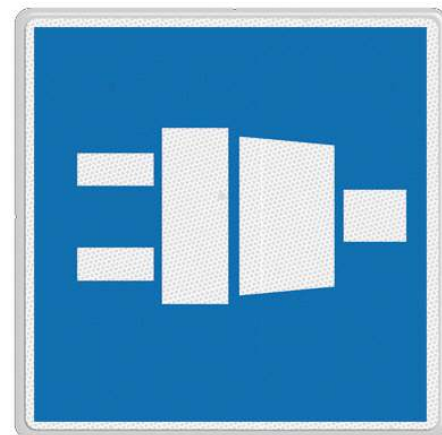
Op 12 februari had de ASV een overleg op het kantoor van KBN met het Havenbedrijf Rotterdam en KBN.

Het Havenbedrijf heeft van de wethouder de opdracht gekregen om de walstroomvoorzieningen verder uit te breiden naar het westelijk havengebied. Daarom is het Havenbedrijf een onderzoek gestart en wil daarbij EU wetgeving als basis nemen. Het uitgangspunt is ligplaatsen zonder uitstoot. Hierbij wil men vanuit ons als gebruikers input ophalen over hoe zo'n ligplaats eruit zou moeten zien. Als vanzelf kwam het verschil tussen walstroomplicht en generatorverbod ter sprake. De ASV is tegen een walstroomplicht, omdat schepen nu eenmaal ook zelfvoorzienend kunnen zijn. Denk hierbij aan zonnepanelen e.d. Men wil onderzoeken wat hierover opgenomen kan worden, omdat men hier wel begrip voor had.

Om het gebruikersperspectief op te halen is het nodig goede vragen te formuleren. Bijvoorbeeld; Wat is de ideale ligplaats? Waarom sluit men nu niet of juist wel aan op walstroom? In hoeverre hebben de omgevingsfactoren hier invloed op? (Regen en wind, meerdere schepen breed liggen enz.) Wat moet de tijdsduur zijn waarbij je vrijgesteld bent van het aansluiten? (denk hierbij aan het wachten op je beurt voor het laden of lossen) Van belang is de onderzoeksvragen te categoriseren in een enquête welke gemakkelijk in te vullen is. ASV en KBN hebben toegezegd samen een aantal onderzoeksvragen te formuleren.

Hoe de verdere uitrol van walstroom verder uitgewerkt zal worden, is nog de vraag omdat er ook praktisch behoorlijk wat haken en ogen aan zitten. Ook de walstroom voor de zeevaart. Men heeft nu al te ma-

ken met congestie op het net. Maar desondanks ziet het Havenbedrijf zich vanuit de gemeente voor de opdracht gesteld en wil het daarom aan de voorkant goed geregeld hebben.



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING



Tel: +31653190459

info@algemeeneschippersvereniging.nl
www.algemeeneschippersvereniging.nl

kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

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

- 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.
- 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

Gestigd: 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.algemeeneschippersvereniging.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@algemeeneschippersvereniging.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@algemeeneschippersvereniging.nl
administratie telefoonnummer +31653190459

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING



Tel: +31653190459

Tel: +31611887791

Tel: +31610977114

info@algemeeneschippersvereniging.nl
www.algemeeneschippersvereniging.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

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

Naam: *

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

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

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



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl



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

kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331 CD Zwijndrecht
Tel.: +31 653 190495 +31 611 887791.
Web: <http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>
E-mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A



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

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