ASV Nieuwsbrief

December 2023

Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Vicevoorzitter
Johan Sipsma
msavanti@devanci.nl
+31644291449

Secretaris
Machiel Smitsman
merwestroom1961@gmail.com
+31612468065

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Liesbeth de Jonge, Jeroen Strijker, Jessica vd Akker, Rachel Koopmans, Corrie Last vele anderen. Voorpagina Corrie Last

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

INHOUD

Voorwoord
4 Even voorstellen

NBKB schorsing
5 NBKB schorsing grote gevolgen voor de binnenvaart
6 Ontwikkelingen NBKB drama
9 Casussen gevolgen NBKB -schorsing
11 Persbericht brandbrief minister Harbers gevolgen schorsing NBKB
12 Reactie brandbrief ASV

Havens
13 Rotterdam: Protest disclaimer haven Rotterdam
13 Amsterdam: Overleg betreffende gebruik marifoonkanalen

ASV ledenvergadering
15 Verslag ledenvergadering 14 november 2023

Toekomst Binnenvaart
19 Actieagenda voor de toekomst van de binnenvaart
19 Russisch roulette

CCR en CESNI
20 CCR EU marktobservatie
20 CESNI bijeenkomst
20 “Act NOW” over laagwater

Fosfine
23 Fosfineoverleg wachtend op het volgende incident
26 Onderzoeksraad voor de veiligheid

CCR workshop
27 CCR workshop Prijsstelling Binnenvaart
28 Na de workshop een reactie van de ASV

Nautisch technisch
30 Duitse vaarwegproblematiek
30 Verslag Maascorridor
32 Bedieningscertificaten België

Vergroening binnenvaart
34 Verslag bijeenkomst verduurzaming binnenvaart
35 Geen stappen vanuit het Ministerie richting onderzoek biobrandstoffen
36 CO2 handel: Linke soep
37 ASV tekent labelconvenant niet

Flitslampje
39 Flitslampje

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Voorwoord

Even voorstellen

En dan krijg je ‘s morgensvroeg een appje van Peter Veenstra, onze voorzitter, met de vraag “wil jij het voorwoord schrijven voor de nieuwsbrief?” Dan weet hij ook gelijk wel weer aan wie hij het vraagt, want wat moet je nu schrijven? Ik ben erg slecht in dit soort dingen.

Ik zal mezelf even voorstellen: ik ben Rogier Buskens, 39 jaar oud en vaar in loondienst op een tanker.

Mijn ouders komen beiden niet uit de vaart en dan zult u denken “hoe kom je dan in de binnenvaart terecht?” Ik heb vroeger veel gezeild, dus het water stroomt wel aardig door m’n aderen. Bij de zeilverenging waar ik lid was, huurden we een schip van een scouting in Bolnes om op kamp te gaan. Dit heeft mijn toen op het idee gebracht om te gaan varen en dat is inmiddels ruim 25 jaar terug. Via Andries de Weert, toen nog betrokken bij de scholen in IJmuiden, ben ik op het Noordzee- en Nova college mijn papieren gaan halen.

Ik ben toen begonnen als matroos op een koppelverband dat kolen vervoerde. Toen dat schip verkocht werd, ben ik overgestapt naar de tankvaart en tot op heden vaar ik nog steeds op een tanker.

Ooit heb ik wel de ambitie gehad om een eigen schip te kopen, maar dit moet je toch met z’n tweeën doen en aangezien mijn wederhelft een prima baan aan de wal heeft, is dit er nooit van gekomen.

Toen Peter de voorzitter werd van ASV, kwam hij bij me met de vraag of ik in de denktank zou willen. Tja, en wie zou ik zijn om daar op dat moment nee op te zeggen, want ik zeg altijd “je kunt wel veel commentaar hebben, maar als je nergens wat probeert te veranderen, gebeurt er ook niks”.

Ik wens iedereen fijne feestdagen en een goed 2024.

Rogier

ASV
Het bestuur en de denktank
wensen u
Prettige Feestdagen
ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM
HD

NBKB schorsing

NBKB schorsing, grote gevolgen voor de binnenvaart

Ongetwijfeld bent u op de hoogte van de problematiek binnen de zogeheten “bruine vloot”. Zowel IL&T (inspectie leefomgeving en transport) als de Raad van accreditatie (RvA) zijn op hun vingers getikt door de Onderzoeksraad voor de veiligheid. Er bleek veel mis te zijn met de certificaten van de chartervaart. Het Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) speelt daarin ook een rol en toevallig of niet; plotsklaps heeft de RvA de accreditatie van het NBKB geschorst met grote gevolgen. (https://binnenvaartkrant.nl/minister-harbers-nbkb-krijgt-een-kans-om-onder-schorsing-uit-te-komen)

De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) heeft daarover een brandbrief naar Minister Harbers gestuurd, maar weken later is er nog geen oplossing. Sterker: de problemen lijken zich te vergroten.

Onvoldoende capaciteit om keuringen over te nemen van NBKB
Op 26 oktober jl. is de accreditatie van het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) door de Raad voor Accreditatie (RvA) geschorst. Dit heeft zeer grote gevolgen voor de binnenvaartsector. Zoals ook blijkt uit de Kamerbrief van Minister Harbers van 7 november jl.:

- is NBKB verantwoordelijk voor 62% (7940 binnenvaartschepen) van de keuringen van binnenvaartschepen;
- hebben de overige keuringsinstanties (Register Holland 18% en Bureau Scheepvaart Certificering 7%) onvoldoende capaciteit om alle schepen, die op zoek moeten naar een andere partij, volledig op te vangen;
- hebben ook de drie klassenbureaus (samen goed voor 13% van de markt) actief in de binnenvaart niet of nauwelijks extra capaciteit beschikbaar.

Enorme kosten voor scheepseigenaren tot zelfs gedwongen bedrijfsbeëindiging veroorzaakt door falend beleid
Concreet betekent dit dat schepen niet tijdig de benodigde certificaten kunnen verkrijgen. Deze schepen moeten óf op zeer korte termijn een keuring ondergaan óf zitten middenin een - zeer kostbaar - keuringstraject bij NBKB. Omdat op dit moment onvoldoende keuringsinstanties beschikbaar zijn, kunnen deze schepen niet op tijd worden gekeurd. Op korte termijn komen schepen dus stil te liggen. In de praktijk betekent dit - gezien de zeer hoge kosten die hierbij komen kijken - dat in veel gevallen het bedrijf zal moeten worden beëindigd. Voor sommige schippers betekent dit ook dat zij hun woning kwijt zullen zijn. Dit is absoluut onacceptabel.
Het is de verwachting dat - als niet op korte termijn oplossingen worden geboden voor het capaciteitstekort - in de nabije toekomst veel schepen niet tijdig kunnen worden gekeurd en dus komen stil te liggen.

Minister Harbers handelt in strijd met de Binnenvaartwet
Op grond van de Binnenvaartwet en hierop gebaseerde lagere regelgeving is de Minister belast met de certificering van binnenvaartschepen en het hieraan voorafgaande onderzoek. Minister Harbers is hiervoor verantwoordelijk.

Dat de Minister ervoor heeft gekozen deze taken te mandateren aan private organisaties, neemt deze verantwoordelijkheid niet weg. Als het de Minister niet lukt om, zoals op dit moment het geval is, ervoor te zorgen dat binnen redelijke termijn keuringen kunnen worden gedaan, dan moet de Minister, zolang dit probleem niet is opgelost, maatregelen treffen zodat de schepen die niet tijdig kunnen worden gekeurd, kunnen doorvaren.

Sectorbreed vangnet gevraagd
Er moet een sectorbreed vangnet zijn voor een situatie als deze. Kortom, de Minister moet noodmaatregelen treffen.

De Minister heeft inmiddels meer dan genoeg tijd gehad de in de Kamerbrief beschreven “mogelijke oplossingen” te bekijken. Er zijn nu nog steeds geen adequate oplossingen. Ondertussen blijven bij de ASV meldingen binnenkomen van schrijnende situaties waarbij schippers nog steeds van het kastje naar de muur worden gestuurd zonder oplossingen. Betrokkenen worden wanhopig.

Er is geen tijd meer langer te wachten, omdat op hele korte termijn certificaten zullen aflopen. Er moeten sectorbreed maatregelen worden getroffen. Wij verzoeken u vriendelijk maar dringend vóór woensdag 22 november a.s. 12:00 uur aan alle eigenaren van binnenvaartschepen de volgende toezeggingen te doen:

1. De scheepseigenaren van binnenvaartschepen waarbij het certificaat verloopt tussen 24 oktober 2023 en 30 april 2024 en aan wie door de overige keuringsinstanties schriftelijk wordt meegedeeld dat het niet mogelijk is tijdig een keuring te laten uitvoeren, ontvangen een verlenging van het binnenvaartcertificaat van één jaar nadat zij voor de keuring terecht kunnen bij een keuringsinstantie.
2. De scheepseigenaren van binnenvaartschepen die momenteel in een keuringstraject zitten bij NBKB, kunnen de rest van de keuring door een andere keuringsinstantie laten uitvoeren, waarbij deze andere keuringsinstantie de door NBKB uitgevoerde onderdelen mag overnemen en wordt gevrijwaard van eventuele onjuistheden in deze door NBKB uitgevoerde onderdelen.

Pagina 1 van 14

NBKB

COMMUNAUTAIR BINNENVAARTCERTIFICAAT VOOR BINNENSCHEPEN

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

Certificaatnummer SI NL

Rotterdam, 01-10-2018

Commissie van Deskundigen te Rotterdam
namens deze,

(stempel) NBKB

(handtekening)

Voorgaande is voorgelegd aan de ambtenaren (de betreffende beleidsambtenaren en ILT), maar uw ministerie heeft geen concrete toezeggingen gedaan.

Voor de volledigheid heeft de ASV Minister Harbers medegedeeld dat, in verband met de urgentie van deze kwestie en zoals ook bij het ministerie I&W aangekondigd, de ASV zich genoodzaakt voelt deze brandbrief onder de aandacht te brengen bij de pers.

Vervolgens heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen IL&T en de ASV. Daar zagen we wel wat goede wil maar garanties worden er niet gegeven en de nood is hoog.

Nu er bovendien met voorrang extra keuringen op de bruine vloot zijn aangekondigd, zal het aantal experts dat nog beschikbaar is voor de keuringen van de binnenvaart nog verder afnemen met alle gevolgen van dien. Let wel, als een certificaat van een binnenvaartschip verloopt, dat een bouwjaar heeft van voor 1976 moet men aan alle nieuwbouweisen voldoen. Dat gaat wel om de helft van de binnenvaartvloot.

Een duidelijk voorbeeld heeft EenVandaag geplaatst waarbij een schipper zijn verhaal gehouden heeft, die maakt de urgentie wel duidelijk lijkt ons

https://eenvandaag.avrotros.nl/item/grote-zorgen-over-toekomst-bij-binnenvaartschippers-na-schorsing-keuringsinstantie-je-loopt-tegen-een-muur-op/

Als de Minister niet wil bewegen dan moeten wij ervoor zorgen dat iedereen weet wat er afspeelt in onze sector. We hopen dan ook dat Kamerleden het belang inzien van deze zaak en er actie ondernomen wordt.

Ontwikkelingen NBKB-drama

Afgelopen periode heeft de ASV een gesprek gevoerd met ILT waarin we over de situatie in het geheel hebben gesproken en waarin we ook een aantal casussen voor het voetlicht hebben gebracht.

Tot onze grote vreugde blijken er in de genoemde casussen echt stappen gezet te zijn, waarbij we de betreffende schippers inmiddels een certificaat c.q. goede vooruitzichten op een certificaat hebben. Het zijn slechts enkele casussen die ons bereikt hebben, maar we hopen dat dit ook een beeld is wat breder ligt dan de casussen die wij aangedragen hebben. Voor nu in ieder geval danken wij de betrokken ambtenaren voor hun inzet.

Enquête NBKB-drama
Inmiddels hebben we de NBKB-enquête afgerond. De uitkomst bestaat uit 2 bestanden.
Eén bestand geeft de resultaten weer per ingevulde enquête inclusief opmerkingen. Het zijn in totaal 77 ingevulde enquêtes.
Het tweede bestand geeft een samenvatting weer van de meetbare gegevens.

Het is maar een eenvoudig beeld maar het geeft een aantal zaken aan; mensen maken zich ongerust, hebben weinig vertrouwen in dat “het goed komt” en zijn veelvuldig bereid om te claimen (bij NBKB, ILT en/of RvA). Overigens hebben wij nagevraagd of claimen wel mogelijk is en dat lijkt toch in meer zaken mogelijk te zijn dan er naar ons toe gesuggereerd is (o.a. door de Raad van Accreditatie).

Uitkomsten van de enquête NBKB-drama
77 ingevulde formulieren heeft de ASV ontvangen en daarvoor zijn we de betrokken schippers erg erkentelijk.
Daarvan waren 43 scheepseigenaren op dit bezig met de keuring.

Reden van de keuring
In 12 gevallen gaat het om de aankoop van een schip, in 3 gevallen om de verkoop, bij 14 scheepeigenaren verloopt het certificaat binnen 3 maanden, bij 14 verloopt het certificaat tussen de 3 en de 6 maanden en bij 15 scheepseigenaren tussen de 6 maanden en een jaar.

59,5% verwacht problemen
Het merendeel, 44 scheepseigenaren (is 59,5%), verwacht dan ook problemen te krijgen met het (tijdig) certificeren.

Geen oplossing op korte termijn
54 scheepseigenaren, dat is 72.97%, zien geen oplossing op korte termijn.

Claims te verwachten
Opvallend is dat het merendeel van de geënquêteerden van plan is een claim in te dienen bij het NBKB en/of IL&T en/of de Raad van Accreditatie voor extra gemaakte kosten als gevolg hiervan.
Maar liefs 43 respondenten, dat is 57.33%, deelden mee dat zij een claim zouden gaan indienen.

Wat zou volgens u de oplossing kunnen zijn?
- Het is te laat voor een snelle oplossing. ILT en de RVA hadden al jaren geleden moeten zorgen dat de door hen gemandateerden keurden volgens de gestelde eisen. Met de voor de schippers plotselinge schorsing worden alleen de schippers gedupeerd. Het zoveelste voorbeeld dat de overheid zijn zaken niet voor elkaar heeft en dit afwentelt op de burger.
- Dat er gewoon duidelijkheid moet komen en het ILT mag wel wat schappelijker zijn tegenover de schippers die hier helemaal niks aan kunnen doen. Het is altijd wel makkelijk om de problemen bij de schippers neer te leggen.
- Heel vroeg een afspraak proberen te maken in de BRD, bij zo sachverstandiger. Voor periodiek onderzoek.
- NBKB of aangesloten experts zelfstandig laten keuren of onder naam van concurrent.
- Wat is de werkelijke reden? Mijn vermoeden is dat dit probleem veroorzaakt wordt door de zeilvaart en dat heeft niets met ons te maken.
- De oplossing moet van uit het ministerie komen.
- NBKB onder toezicht door laten keuren.
- De instantie weer gewoon laten keuren. Nu is iedereen de dupe van waarschijnlijk een persoon die verkeerde beslissingen nam.
- Als er capaciteit beschikbaar zou zijn dan door de twee overgebleven instanties laten keuren, in het ergste geval uitwijken naar het buitenland. Grootste nadeel daarvan is dat het buitenland “soepeler” keurt en waarschijnlijk ik hoge kosten ga krijgen als ik over wil naar Nederland als het CVO verloopt. Kosten die eigenlijk nu door de verkoper betaald zou moeten worden.
- Alsnog een certificaat uitschrijven.
- Evt. een verlenging van het huidige certificaat, zodat er meer tijd komt voor een oplossing.
- Voorlopig CvO.
- Huidige zaken afhandelen, zowel NBKB en ILT, voor ze verder gaan.
- Schorsing terugtrekken.

- Certificaat.
- Er zijn nog andere bureaus die staan te springen om te helpen. Laat hen helpen en geef alle certificaten die onder beheer van NBKB staan gewoon vrij.
- De experts die hun zaken binnen het NBKB rond hebben, hun vak laten uitvoeren en ILT hen daarin laten helpen.
- Als de keuring verloopt, moet je met een nieuw certificaat voldoen aan de nieuwbouw eisen en dat is niet haalbaar/te hoge kostenpost.
- Lopende zaken alsnog afhandelbaar maken en voor nieuwe zaken de mensen informeren hoe ze wel aan een nieuw certificaat kunnen komen.
- Eerst als sector helder krijgen waarom het NKBK geschorst is. Non confirmities na een audit zegt niks. De binnenvaart heeft recht op transparantie. Daarna zo snel mogelijk de geconstateerde fouten oplossen en weer opstarten.
- De certificaten met een half jaar verlengen met optie van nog een half jaar. Het kan niet zo zijn dat de binnenvaart opdraait voor het NKBK-debacle.
- Minister moet ingrijpen en er moet duidelijkheid komen door ILT wat NBKB op het ogenblik nog wel en niet mag.
- Experts voor een ander kantoor laten werken.
- Stoppen met de regel en controleer zucht.
- Zo snel mogelijk het NBKB weer actief stellen.
- Mensen die niet op tijd hun papieren op orde hebben, moeten een jaar uitstel kunnen krijgen totdat alle achterstand is ingelopen.
- NBKB moet heel snel z'n zaken op orde krijgen.
- Tijdelijk certificaat afgeven.
- Capaciteit andere bureaus ophogen. Hopelijk krijgt ook ILT een beetje inzicht in de urgentie.
- Schorsing opheffen: NBKB doet aan maatwerk, waardoor praktijk en de zaken op papier kloppen.
- Wanneer het NBKB mag bewijzen dat het, als bedrijf en keuringsinstantie, nog steeds aan alle waarden en eisen voldoet.
- Keurmeesters van NBKB bij andere bureaus aan de gang.
- Nieuwe directeur die volgens de regels werkt.
- In Duitsland keuren.
- Schorsing opheffen.
- Dossiers die nog liepen laten afronden en certificaten uitdelen. Eventueel met een extern bedrijf erbij.
- Zo spoedig mogelijk NBKB keuringen weer laten uitvoeren. Dit kan volgens BVR 3.25 lid 2: Rechtspersonen die nog niet aan het eerste lid, onderdeel d, voldoen, kunnen voorlopig worden aangewezen, indien zij de aanvraag voor accreditatie hebben ingediend bij de Raad voor Accreditatie en blijkens een verklaring van de Raad redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de desbetreffende rechtspersoon zal voldoen aan de voorwaarden, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d. Een voorlopige aanwijzing is ten hoogste een jaar geldig.

Heeft verder nog opmerkingen over dit onderwerp?

- Dat iedereen er maar een zooitje van mag maken, maar o wee als de schipper een letter verkeerd heeft staan in het vaartijdenboek of andere officiële papieren.
- Ik raad elke schipper aan, die binnenkort moet keuren voor zijn CvO het probleem neer te leggen bij ILT. Die hebben zelf geen keuring experts meer en besteden het uit. Dus door HUN werkwijze lopen schippers nu een risico.
- Duidelijkheid blijft lang uit. Als we wel opnieuw moeten keuren bij een ander, kost het weer geld en tijd wat we kwijt zijn.
- Waarom komt er niet naar buiten wat er aan de hand is?
- Geef HEEL SNEL DUIDELIJKHEID over het voortbestaan van het NBKB en wanneer ze weer mag keuren. En zorg dat er meer bedrijven met een accreditatie komen. 62% van de binnenvaart in de portefeuille hebben is leuk, maar veel te kwetsbaar voor de binnenvaart.
- Ik vind het absurd dat er geen vangnet is voor dit soort situaties.
- Wat te doen als het certificaat verloopt en wij in het buitenland controle krijgen?
- ILT helpt echt goed.
- Wij hebben ook mail gezonden met ons verhaal. Belachelijk dat bedrijven last kunnen hebben van het wanbeleid van een ander bedrijf en de instanties hier ook te star mee omgaan.
- Als ik hier financiële gevolgen van ga krijgen, dan ga hen verantwoordelijk stellen.
- Certificaat is al verlopen, hadden een voorlopig. Definitieve goedkeuring hing nog op 1 ding waaraan gewerkt wordt, maar we weten niet of we een definitief certificaat kunnen krijgen als dit afgehandeld is. Vraag is ook hoe ze in het buitenland met (misschien een aantal malen) voorlopig certificaat omgaan.
- Geen plek bij anderen.
- We willen graag dat onze spits gekeurd wordt door een inspecteur die veel ervaring heeft met het keuren van spitsen, die weet hoe de regelgeving toegepast wordt.
- Dat mijn certificaat er niet op tijd is.
- De certificaten met een half jaar verlengen met optie van nog een half jaar. Het kan niet zo zijn dat de binnenvaart opdraait voor het NKBK-debacle.
- Problemen: tuigkeur en geen beschikbaarheid andere keuringsinstanties.
- Nu moet ik naar een andere keuringsinstantie.
- Fijn dat de ASV dit zo snel heeft opgepakt.
- In de media weinig te lezen.
- Wie mag er keuren?
- Schandalig hoe dit kan gebeuren. De overheid hoort na schorsing de uitvoering weer over te nemen. Tevens het verlengen en tijdelijke certificaten weer toestaan. Eén Europa maar in Duitsland is een certificaat verlengen om punten in orde te maken geen thema.
- Er is straks een grote achterstand in keuren wanneer NBKB straks hopelijk weer mag gaan keuzen. Dat gaat heel lang duren voordat die achterstand is ingelopen.
- Ons certificaat is nog tot 2026 geldig, maar wij proberen iedere keer te keuren voor de nieuwe overgangsregels, dus staat de droge keuring gepland voor april 2024.
- Mijn duwbak vaart door deze schorsing momenteel zonder geldig certificaat.
- ILT kan toestemming geven voor het afgeven van een tijdelijk certificaat maar de communicatie verloopt moeizaam. Inmiddels heeft mijn dossier toestemming gekregen van ILT.
- Slechts keuze uit 2 keuringskantoren, met te weinig keurmeesters en hoge tarieven.
- Een keuringskantoor behoort geen commercieel belang te hebben.
- Ik heb een tuigkeur nodig voor het komend seizoen.
- Het is waardeloos dat dit nu speelt aan het begin van de winter. Het onderhoudsseizoen van de chartervaart. We hebben de kennis en ruggensteun van keurmeesters nodig om verbeteringen en groot onderhoud zo uit te voeren dat ze ook goedgekeurd worden.
- Als niet duidelijk is wat het probleem nu eigenlijk is, de reden voor intrekking, dan is denken in oplossingen erg lastig, behalve tijdig aanmelden bij een andere instantie en hopen dat ze plek hebben.
- Als de keuring inconsistent is, kan ik een probleem krijgen, dus als andere bureaus op andere dingen letten.
- Als dit bij tankvaart was gebeurd was er al lang aandacht voor geweest.

- Nederland op zijn best.
- Het is ongehoord dat we notabene via een facebook bericht te horen kregen van de schorsing. Geen brief of communicatie via ILT en ook niet via NBKB.
- De verstrengeling van sommige verzekeringsmaatschappijen er uit halen Dus : keuren voor het CvO en niet een beetje verzekering er bij. Daarbij kunnen we ook prima zonder NBKB. Zie Register Holland en BSC.
- Schepen kunnen niet tijdig door kundige inspecteurs worden bekeken. Bij 6 maanden verlenging door ILT ontstaan mogelijk risico's, omdat schip niet wordt gekeurd.
- Raad van Accreditatie moet ook maar eens grondig kijken naar de inspectiewijzen van de overige twee particuliere instanties (en de classificatiebureaus).

En dan:
Kan dat wel een claim tegen de overheid?

Op een claim van een schipper reageerde de RvA als volgt:

Laat ik vooropstellen dat de RvA zich bewust is van de consequenties die deze schorsingsbeslissing met zich meebrengen, voor de binnenvaart in het algemeen en de historische zeilvaart in het bijzonder. Ook in uw geval; u geeft aan dat uw bedrijfsvoering in de knel komt en dat u hierdoor extra kosten maakt.

De RvA heeft echter geen keuze; we beoordelen instanties op hun competenties, consistentie in de bedrijfsuitoefening en onpartijdigheid en onafhankelijkheid. Als de RvA een accreditatie schorst - en dat gebeurt enkel na gedegen onderzoek - dan zijn er gebreken geconstateerd die door de geaccrediteerde niet kunnen worden opgelost.

Dat is ook in deze situatie het geval. Het NBKB heeft meermaals de mogelijkheid gehad om de geconstateerde gebreken op te lossen, maar is hier niet tijdig in geslaagd. De RvA kan daarom vooralsnog niet garanderen dat het NBKB voldoet aan de eisen die gelden voor keuringen van binnenvaartschepen. Het NBKB heeft nu zes maanden (na 26 oktober 2023) de tijd om maatregelen te nemen die de oorzaak van de schorsing wegnemen. Slaagt het NBKB hier niet in dan zal de accreditatie worden ingetrokken.

Ook al heb ik begrip voor uw ongenoegen; de RvA voert wettelijke taken uit en voor de gevolgen daarvan kan zij niet aansprakelijk worden gesteld.

Navraag hierover leverde het volgende antwoord op:

Het klopt, zoals de RvA schrijft, dat als een bestuursorgaan een wettelijk taak vervult, zij voor de gevolgen daarvan in beginsel niet aansprakelijk is. Maar daar zijn in ieder geval twee uitzonderingen op:
- **Onrechtmatige taakvervulling:** de wettelijke taken moeten wel rechtmatig zijn vervuld en in dit geval is dan de vraag of de RvA over mocht gaan tot schorsing. Wij kunnen dat eigenlijk niet beoordelen. Daarvoor zouden wij de stukken en informatie moeten zien op grond waarvan de RvA tot het schorsingsbesluit is gekomen. Als sprake is van onrechtmatige taakvervulling dan kan de RvA voor de gevolgen daarvan aansprakelijk zijn. Ik zeg 'kan', omdat ook aan een aantal aanvullende voorwaarden moet worden voldaan, zoals dat er schade moet zijn. Er moet een verband zijn tussen de schade en het onrechtmatig handelen en diegene die schade lijdt moet diegene zijn die beoogd wordt te worden beschermd door de 'overtreden' regel.
- **Rechtmatige taakvervulling waarbij een bepaalde groep excessief wordt geraakt**: soms is het zo dat het wel om rechtmatige taakvervulling gaat, maar dat een bepaalde groep zó excessief wordt geraakt dat de nadelen die deze groep ondervindt (tot op een bepaalde hoogte) moeten worden gecompenseerd. Dit wordt ook wel nadeelcompensatie genoemd. Hieraan zijn ook voorwaarden verbonden. Sowieso geldt dat je wordt geacht een bepaald risico, zeker als ondernemer, zelf te dragen.

Bij deze specifieke situatie kan bovendien nog relevant zijn of noodmaatregelen worden getroffen, dus of certificaten worden verlengd etc. In dat geval zal onrechtmatig handelen minder gauw aan de orde zijn en is de schade beperkter.

Tot zover voorlopig.

Casussen gevolgen NBKB-schorsing

Hierbij 3 casussen ter illustratie van individuele problemen die men tegenkomt op dit moment. Dit heeft de ASV aan o.a. ILT doorgestuurd, omdat het erop leek dat men van de urgentie van het probleem niet voldoende doordrongen is. Ook leek het erop dat men de "eigen rol" bagatelliseert. Er wordt naar elkaar gewezen (ILT-NBKB) waar de scheepseigenaar de speelbal is in een spel waar hij geen enkele invloed op uit kan oefenen. De machteloosheid, de onduidelijkheden, de manier waarop er met "ons" omgegaan wordt (nooit eens zelf de scheepseigenaar contacten bijvoorbeeld), de constante dreiging van grote gevolgen….dat is waar we mee te maken hebben.

Casus 1
Ik heb mijn schip in juni ter keuring aangeboden. Dit viel gelijk met de aankoop keuring. 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 één 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 volledig 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, ILT is pas sinds oktober begonnen met het uitgeven van die certificaten (het moest officieel nog maar 5 jaar he!). Maar gevolg daarvan dat het complete certificaat vernieuwd moet worden. Het ILT moet daarvoor een nummer aan het NBKB geven, zodat die daarmee het nieuwe certificaat uit kan geven. Maar bij het ILT krijgen ze het op een of andere manier niet gebakken om dat nummer vrij te geven. Door al het gedoe rond boven-

staande kwam de afloop datum van mijn voorlopige certificaat ook steeds dichter bij. Dus maar weer met het NBKB gebeld met de vraag hoe we dit op gaan lossen. 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. 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 ILT kon bellen. Misschien dat dat de zaak zou bespoedigen. Ja, we zetten u op urgentie, we snappen het probleem, kreeg ik van ILT te horen. Woensdag weer bellen met ILT. “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 ILT gebeld met de vraag hoe ver we zijn? Ja, meneer we zijn er mee bezig, kreeg ik voor de zoveelste keer te horen. Ik vroeg aan die man hoe ik nu verder moet. 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 maanden 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.

20 november weer contact gehad met deze persoon: “ILT is er nog mee bezig”!!

Inmiddels heeft deze persoon gelukkig zijn certificaat ontvangen.

Casus 2

Naar aanleiding van uw artikel en uw oproep over de ervaringen van de NBKB hierbij onze bijdrage.

Wij zijn vanaf eind augustus bezig geweest met het opmaken van een nieuwe SI voor ons aangekochte binnenvaartschip op 10-10 jl. N.a.v. allerlei keuringen en inspecties hebben wij de nodige werkzaamheden en aanpassingen verricht op ons schip. Op vrijdagochtend 27- 10 jl. kwam er van de inspecteur groen licht voor de nieuwe SI. Maar tegelijkertijd kwam er ook een melding van de schorsing van de NBKB. Uiteraard hebben wij NBKB direct gebeld met de vraag wat er aan de hand was. Omdat ons certificaat nog geldig was tot 2026, hebben we op advies van het NBKB direct een naamswijziging doorgegeven. Dan konden we later als alles weer in orde was, daar de procedure opstarten voor een nieuwe CVO die dan weer 7 jaar geldig zou zijn.

Ik kreeg een bevestiging van mijn aanvraag via de mail. Op donderdag 2 november belde ik het NBKB met de vraag waar het certificaat (bladz. 2) blijft en gaven zij mij aan dat zij ook administratieve wijzigingen niet meer mogen doen en dat wij niet mogen varen. Het feit dat ze ons daar niet over hadden bericht en wij dus nog wachtende waren, vinden wij enorm schandelijk. Vooral omdat wij hierdoor met spoed andere acties moesten ondernemen. Ook het ILT was niet behulpzaam en vertelde ons zonder naamswijziging niet te kunnen starten. Via een ander bureau hebben wij met veel moeite naamswijziging kunnen regelen en aan het eind van de dag hadden we deze binnen. Net op tijd, want de volgende ochtend moesten we van start.

Wij hebben aan alles voldaan om op de juiste en verplichte manier ons bedrijf te kunnen runnen. De inspecties waren in orde, aanpassingen zijn gedaan (75.000 euro aan onkosten). De meetbrief is door het ILT al eerder op naam gezet, het kadaster was in orde, ook de Rijnvaartverklaring was aangevraagd en betaald. In totaal 4 weken aan de dijk gelegen om alles in orde te maken en nu zouden wij door een administratieve handeling door een bureau dat geschorst is niet mogen varen.

Dankzij een ander bureau dat hun nek had uitgestoken wat wellicht niet eens had gekund/gemogen, is het voor ons met een sisser afgelopen, voorlopig...

Want als we de berichten van ILT moeten geloven laat het nieuwe CVO nog lang op zich wachten daar zij zelf nogmaals willen onderzoeken of de uitgevoerde en afgeronde keuringen in orde zijn. Wat natuurlijk belachelijk is, want onze keuringen zijn door een extern bureau gedaan die niet geschorst is en die keuringen waren nog niet eens bij het NBKB terechtgekomen.
Wij wachten af en wensen al onze collega’s die voorlopig wel in de problemen zijn hierdoor alle wijsheid en vooral sterkte toe.

Casus 3

Het schip is 13 juni droog gekeurd. Die dag is ook het elektrische schema, welke bij de vorige keuring goedgekeurd was, meegegeven. Aangezien de kiel voor 1976 gelegd is zou hier een eenvoudig schema volstaan. Na de vorige keuring hebben zich verder ook geen noemenswaardige elektrische wijzigingen aan boord plaatsgevonden.

Op 26 september heeft er een nakeuring plaatsgevonden en bleek dat de elektrische schema’s nog beoordeeld moesten worden. In de periode van juni tot september is er aan de kant van de controleur hier dus totaal geen actie op ondernomen. Via mail is er op 12, 14 en 18 oktober contact geweest over deze schema’s. Die zouden telkens niet aan de eisen voldoen. Derhalve heb ik een door de elektricien vervaardigd schema op 2 november ter beoordeling opgestuurd. Nu blijkt echter dat de heer Prins deze niet meer mag beoordelen zolang de accreditering van het NBKB ingetrokken is.

Vandaag, 16 november, contact gehad met NBKB;

- NBKB mag geen voorlopig certificaat afgeven, omdat het dossier nog geen goedgekeurd elektrisch schema bevat.
- Ik word doorverwezen naar een ander keuringsbureau. Die kunnen een voorlopig certificaat van 6 maanden afgeven.

Uit contact op 15 november met het keuringsbureau BSC blijkt dat zij alleen de keuring van het casco mogen overnemen. De veiligheidskeuring zou dan opnieuw moeten plaats vinden.

Dit betekent naast verlette tijd extra kosten voor de keuring zelf, maar mogelijk ook extra kosten die uit de herkeuring voortvloeien.

Het mag niet zo zijn dat ik als schipper de speelbal word, dus een zaak aangaande RvA/ILT en het NBKB.

Persbericht brandbrief Minister Harbers: gevolgen schorsing NBKB

Brandbrief betreffende schorsing accreditatie NBKB (Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart)
Op 26 oktober jl. is de accreditatie van het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) door de Raad voor Accreditatie (RvA) geschorst. Dit heeft zeer grote gevolgen voor de binnenvaartsector.

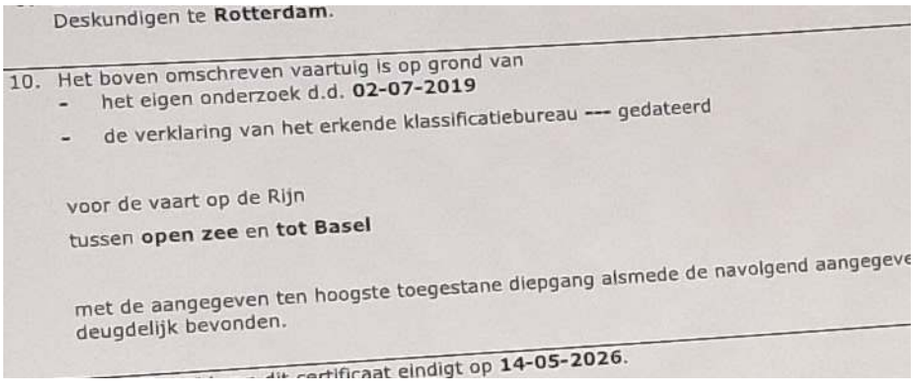
Zoals ook blijkt uit de Kamerbrief van Minister Harbers van 7 november jl.:

- is NBKB verantwoordelijk voor 62% (7940 binnenvaartschepen) van de keuringen van binnenvaartschepen;
- hebben de overige keuringsinstanties (Register Holland 18% en Bureau Scheepvaart Certificering 7%) onvoldoende capaciteit om alle schepen die op zoek moeten naar een andere partij volledig op te vangen;
- hebben ook de drie klassenbureaus (samen goed voor 13% van de markt) actief in de binnenvaart niet of nauwelijks extra capaciteit beschikbaar.

Enorme kosten voor scheepseigenaren tot zelfs gedwongen bedrijfsbeëindiging veroorzaakt door falend beleid
Concreet betekent dit dat op dit moment in ieder geval 36 schepen niet tijdig de benodigde certificaten kunnen verkrijgen. Deze schepen moeten óf op zeer korte termijn een keuring ondergaan óf zitten middenin een - zeer kostbaar - keuringstraject bij NBKB. Omdat op dit moment onvoldoende keuringsinstanties beschikbaar zijn, kunnen deze schepen niet op tijd worden gekeurd. Voor één schip is dit nu al het geval: zijn certificaat is verlopen door deze kwestie. Op korte termijn komen schepen dus stil te liggen. In de praktijk betekent dit - gezien de zeer hoge kosten die hierbij komen kijken - dat in veel gevallen het bedrijf zal moeten worden beëindigd. Voor sommige schippers betekent dit ook dat zij hun woning kwijt zullen zijn. Dit is absoluut onacceptabel.

Het is de verwachting dat - als niet op korte termijn oplossingen worden geboden voor het capaciteitstekort - in de nabije toekomst **nog (veel) meer schepen** niet tijdig kunnen worden gekeurd en dus komen stil te liggen.

Minister Harbers handelt (niet) in strijd met de Binnenvaartwet
Op grond van de Binnenvaartwet en hierop gebaseerde lagere regelgeving is de


Deskundigen te **Rotterdam**.

10. Het boven omschreven vaartuig is op grond van
- het eigen onderzoek d.d. **02-07-2019**
- de verklaring van het erkende klassificatiebureau --- gedateerd

voor de vaart op de Rijn
tussen **open zee** en **tot Basel**

met de aangegeven ten hoogste toegestane diepgang alsmede de navolgend aangegeve
deugdelijk bevonden.

dit certificaat eindigt op **14-05-2026**.

Minister belast met de certificering van binnenvaartschepen en het hieraan voorafgaande onderzoek. Minister Harbers is hiervoor verantwoordelijk.

Dat de Minister ervoor heeft gekozen deze taken te mandateren aan private organisaties, neemt deze verantwoordelijkheid niet weg. Als het de Minister niet lukt om, zoals op dit moment het geval is, ervoor te zorgen dat binnen redelijke termijn keuringen kunnen worden gedaan, dan moet de Minister, zolang dit probleem niet is opgelost, maatregelen treffen zodat de schepen die niet tijdig kunnen worden gekeurd, kunnen doorvaren.

Sectorbreed vangnet gevraagd
Er moet een **sectorbreed vangnet** zijn voor een situatie als deze. Kortom, de Minister moet noodmaatregelen treffen.

De Minister heeft inmiddels meer dan genoeg tijd gehad de in de Kamerbrief beschreven “mogelijke oplossingen” te bekijken. Er zijn nu nog steeds geen adequate oplossingen. Ondertussen blijven bij de ASV meldingen binnenkomen van schrijnende situaties waarbij schippers nog steeds van het kastje naar de muur worden gestuurd zonder oplossingen. Betrokkenen worden wanhopig.

Er is geen tijd meer langer te wachten omdat op hele korte termijn certificaten zullen aflopen. Er moeten sectorbreed maatregelen worden getroffen. Wij verzoeken u vriendelijk maar dringend vóór woensdag 22 november a.s. 12:00 uur aan alle eigenaren van binnenvaartschepen de volgende toezeggingen te doen:

1. De scheepseigenaren van binnenvaartschepen waarbij het certificaat verloopt tussen 24 oktober 2023 en 30 april 2024 en aan wie door de overige keuringsinstanties schriftelijk wordt meegedeeld dat het niet mogelijk is tijdig een keuring te laten uitvoeren, ontvangen een verlenging van het binnenvaartcertificaat van één jaar nadat zij voor de keuring terecht kunnen bij een keuringsinstantie.
2. De scheepseigenaren van binnenvaartschepen die momenteel in een keuringstraject zitten bij NBKB, kunnen de rest van de keuring door een andere keuringsinstantie laten uitvoeren, waarbij deze andere keuringsinstantie de door NBKB uitgevoerde onderdelen mag overnemen en wordt gevrijwaard van eventuele onjuistheden in deze door NBKB uitgevoerde onderdelen.

Voorgaande is reeds vorige week voorgelegd aan de ambtenaren (de betreffende beleidsambtenaren en ILT), maar uw ministerie heeft geen concrete toezeggingen gedaan.

Voor de volledigheid heeft de ASV Minister Harbers medegedeeld dat, in verband met de urgentie van deze kwestie en zoals ook bij het ministerie I&W aangekondigd, de ASV zich genoodzaakt voelt deze brandbrief onder de aandacht te brengen bij de pers.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

Voor eventuele casussen en achtergrondinformatie kunt u altijd contact opnemen.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet,

Namens bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma, Woordvoerder ASV
0611887791

Reactie brandbrief ASV

Algemeene Schippers Vereeniging
T.a.v. Peter van der Veen
Koninginneweg 1
3331CD ZWIJNDRECHT

Datum
Betreft Reactie brandbrief - gevolgen schorsing NBKB

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Geachte heer Van der Veen,
Dank voor uw brief van 16 november jl. over de gevolgen van de schorsing van de accreditatie van het NBKB door de Raad voor Accreditatie (RvA). In deze brief deelt u uw zorgen dat door de schorsing schepen zonder geldig certificaat komen te zitten en daardoor niet meer mogen varen. Deze zorgen zijn op 21 november ook besproken met de ILT en tijdens dit gesprek bent u geïnformeerd over de inhoud van deze brief.

De zorgen zijn volledig te begrijpen en worden gedeeld. Uw achterban heeft met een onverwachte en ongewilde situatie te maken gekregen die leidt tot veel onzekerheid. Als een schip niet gecertificeerd kan worden, heeft dit grote gevolgen voor de bedrijfsvoering van schippers. Het is niet alleen onwenselijk voor de scheepseigenaren zelf, maar ook van nationaal belang dat Nederlandse binnenvaartschepen veilig kunnen blijven varen.

Om die reden proberen het ministerie, de ILT en de resterende keuringsinstanties er alles aan te doen om de binnenvaartvloot op een veilige manier door te laten varen. Hierover staat de ILT in nauw contact met andere keuringsinstanties.

Binnen de grenzen van de (inter)nationale wet- en regelgeving wordt gedaan wat mogelijk is. Net zo goed als dat de andere keuringsinstanties binnen de grenzen van hun accreditatie zich ook zo flexibel mogelijk opstellen om de markt te blijven bedienen. De in de brief gevraagde garanties kunnen daarom ook niet volledig worden gegeven.

Dat wil niet zeggen dat er geen maatregelen zijn getroffen. De resterende keuringsinstanties werken extra, schuiven in hun planning en hebben zodoende ruimte gecreëerd om klanten van het NBKB over te nemen. Hoewel dit helpt om de grootste druk op de korte termijn weg te halen, is dit geen oplossing voor alle schippers. Wanneer blijkt dat schippers niet tijdig gecertificeerd kunnen worden zal het certificaat met maximaal 6 maanden verlengd kunnen worden.

Bovenstaande geldt voor schippers die nog moeten beginnen met het certificeringsproces of voor schepen waarvoor het certificeringsproces al was gestart bij het NBKB. Zij moeten zich melden bij de andere keuringsinstanties.

Dit is anders bij schepen waar de keuring en kwaliteitscontrole van het NBKB al met positief resultaat zijn uitgevoerd, maar nog geen certificaat is afgegeven. Hier zal het certificaat alsnog door het NBKB mogen worden afgegeven. De ILT doet op deze certificaten een deelwaarneming. Mocht hieruit blijken dat de keuring niet goed is uitgevoerd kan er (nog) geen certificaat worden afgegeven en zal (een deel van) de keuring opnieuw moeten worden gedaan. Hier zal zo veel mogelijk maatwerk worden toegepast om er voor te zorgen dat keuringen niet onnodig dubbel hoeven worden uitgevoerd.

Op dit moment is het nog onduidelijk of, en zo ja wanneer, de schorsing van het NBKB wordt opgeheven. Dit is afhankelijk van het plan van aanpak van het NBKB om de bedrijfsvoering te verbeteren en van de beoordeling daarvan door de RvA. Schippers waarvan het certificaat de komende maanden afloopt, wordt dringend aangeraden niet af te wachten en zich te melden bij de andere keuringsinstanties.

De ILT volgt de ontwikkelingen op de voet. Mocht het NBKB onverhoopt niet slagen om zijn accreditatie terug te krijgen, dan lijkt overheidsingrijpen onvermijdelijk.

Voor de langere termijn wordt (onafhankelijk van de vraag of het NBKB de schorsing van de accreditatie ongedaan weet te maken) hard gewerkt aan een duurzamer en meer robuust stelsel voor de binnenvaart.

Met vriendelijke groet,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
Mark Harbers

Havens

Rotterdam: Protest disclaimer haven Rotterdam

Onlangs ontving de ASV een schrijven betreffende een disclaimer.

"Per 16 november 2023 voegen wij een disclaimer met betrekking tot het sanctiebeleid voor de Rotterdamse haven toe aan ons webportaal Binnenhavengeld. Met het aanvinken van de disclaimer sanctiebeleid verklaart u dat het vaartuig geen goederen vervoert of wordt gebruikt voor het vervoer van goederen waarvoor krachtens EU-sancties een invoer- en/of uitvoerverbod geldt.

Deze disclaimer is het gevolg van de geldende EU-sancties in de Rotterdamse haven. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u graag naar onze website: Impact inval Rusland in Oekraïne op Rotterdamse haven | Port of Rotterdam [1]."
De ASV schreef aan de haven van Rotterdam:

"U weet wellicht dat de ASV belangen behartigt van schippers, eigenaren van een binnenvaartschip en/of ZZP-ers werkzaam op een binnenvaartschip. Zoals u weet, vervoeren wij goederen.

De binnenvaartschippers handelen niet in de goederen, kopen- noch verkopen. Een binnenvaartschipper kan verantwoordelijk gesteld worden voor het al dan niet op de juiste wijze vervoeren van goederen. Maar nu wil de haven van Rotterdam de vervoerder verantwoordelijk stellen voor het uitzoeken van de herkomst van goederen of eventueel het eindstation waar de goederen terecht zouden kunnen komen.

Dat is onaanvaardbaar. Binnenvaartschippers kunnen slechts verantwoordelijk gehouden worden voor zaken waarvan men aan kan nemen, dat men over de kennis kan beschikken. Dat is hierbij niet het geval. Bij ons kwam de volgende vraag boven; hoe gaan wij aantonen of er achter komen of de aangeboden te vervoeren goederen binnen de sancties vallen, zoals hier gesteld? Dat kunt en mag u helemaal niet van de binnenvaartschipper verwachten. Het is het verschuiven van verantwoordelijkheid naar een zwakke speler en voor een haven als Rotterdam laakbaar dat op deze wijze te doen.

Ten tweede vinden wij dat sowieso deze controlerende functie niet thuishoort op een opgaveformulier havengeld. Vaak wordt de aanmelding al gedaan voordat de goederen geladen worden. Op dat moment kent de schipper nog helemaal geen details van de lading.

Ten derde is ook veel personeel in loondienst op de schepen. Sommigen kennen de EU-regels rondom de internationale transporten helemaal niet. Hoe moeten zij dan weten of er volgens de sancties gewerkt wordt? Zoals eerder gezegd, hier zijn de afzenders/ bevrachters verantwoordelijk voor.

Wij vragen u dan ook dringend deze disclaimer op zo kort mogelijke termijn te verwijderen.

Vervolgens:

Havenbedrijf Rotterdam erkende dat men hier van meerdere kanten opmerkingen over heeft gekregen en heeft de disclaimer niet verwijderd, maar wel wat aangepast. Dat blijkt niet voor alle schippers voldoende te zijn. Zij doen nu hun havengeldopgave via een email, daarbij wordt toch de brengplicht vervuld, maar hoeft er geen disclaimer aangeklikt te worden.

Amsterdam: Overleg betreffende gebruik marifoonkanalen

Op donderdag 30-11-2023 hebben Jessica en Rogier een gesprek gevoerd met de medewerkers van de haven van Amsterdam.

Aanleiding:
-De drukte in de VTS-sector Amsterdam is dermate hoog (o.a. vollopende ether) dat de nautische veiligheid in dit blokgebied incidenteel onvoldoende gewaarborgd kan worden.

Nu zijn optimale oplossingen (inclusief draagvlak daarvan bij Operatie-DHM) de eerste helft 2023 uitgewerkt in overleg met de Rijkshavenmeester en deze zijn op 26-9 vastgesteld in DT-PoA.

De brancheorganisaties zijn blij dat Port of Amsterdam dit project op deze manier oppakt (schippers maken ook regelmatig mee dat men er op de ether niet tussendoor kan komen). ASV is van harte bereid mee te denken en zal -in een later stadium als daar aanleiding voor is- aanvullende ideeën/suggesties aan Port of Amsterdam doorgeven of eventuele aanvullende vragen beantwoorden.

Implementatie vindt plaats de tweede helft van 2023 en in 2024.

Wat gaat er gebeuren voor de binnenvaart?

Superblok: Blok Amsterdam (VHF 4) opsplitsen in 2 sectoren, 's nachts als een 'superblok' met achtervang van meldpunt verkeer.

Uitbreiding walradardekking: Radar duurzaam verbeteren door het uitbreiden van de radardekking; zogenaamde blinde vlekken verminderen. Echter op voorwaarde dat RWS hiermee instemt (dit kan PoA niet zelf besluiten).

Recreatievaart: Op strategische locaties permanente borden plaatsen om recreatievaart te attenderen op de vaarregels (stuurboord wal houden); verduidelijking borden jachtensluis (kleine sluis); en bij aanvang seizoen tekstkarren (DRIP) plaatsen t.b.v. attenderen vaarregels.

Planning van de overgang naar 2 VHF kanalen is op 1-11-2024.

Voorkeur sectorgrens: Er wordt een voorkeur uitgesproken voor de Coentunnel (Haparandadam is als splitsing niet handig: te druk, autosteiger en veel zijhavens).

- **Overige suggesties:**
  - ► Nieuwe sectorgrensborden (VHF en Sectornaam als onderbord) niet te klein en met een goed leesbaar lettertype
  - ► Bij splitsing (planning 1-11-24): eerste maand DRIP-karren om scheepvaart extra te informeren (duurt soms lang dat wijzigingen zijn doorgevoerd in de digitale kaarten zoals Ecdis)
  - ► Goede communicatie vooraf langs alle kanalen over sectorsplitsing
  - ► Neem project/splitsing op in (goed gelezen) nieuwsbrief voor de binnenvaart (Binnenvaartnieuwsbrief)

ASV Ledenvergadering

Verslag ledenvergadering 14 november 2023

Opening en rede voorzitter

Er wordt een moment stilte gehouden voor degenen die ons ontvallen zijn.

De voorzitter houdt zijn openingsrede. Als eerste refereert hij aan zijn nieuwe voorzitterschap waarin hij het stokje, of beter gezegd grote stok, over heeft genomen van de vorige voorzitter. In het begin leek het allemaal mee te vallen, omdat velen de nieuwe voorzitter nog niet konden vinden. Maar dat veranderde al snel. Uitdrukkelijk wordt de dank uitgesproken aan de mede bestuursleden en de denktank die hem ondersteunen in het voorzitterschap. Daarna worden de problemen bij RWS genoemd waar we allen in meer of mindere mate last van hebben. Het gaat dan met name over de personele bezetting en de haperende kunstwerken. Ook de vergroening is een belangrijk punt. Maar niet ten koste van alles. Het moet allereerst veilig (biobrandstoffen en hun problemen), haalbaar en betaalbaar zijn. Het labelsysteem is nog altijd heikel punt. Ook de verandering m.b.t. het innen van afvalverwijderingsbijdrage op de gasolie blijft een punt waarover de ASV nog in gesprek is. Maar de grootste zorg is nog steeds CCR regelgeving. Het is frustrerend dat mensen van achter een bureau allerlei zaken uitdenken die in praktijk niet werken en al helemaal niet bijdragen aan een bewezen grotere veiligheid. Een van de punten die hierin gehekeld wordt, is de plaats van het aanvaringsschot. Het is ronduit belachelijk dat een schip vanaf een bepaald jaartal (2035) ineens niet meer veilig zou zijn, terwijl het zich al 50 jaar of nog langer zonder problemen bewezen heeft. Als schipper kunnen we het geld tenslotte maar één keer uitgeven en we willen dat verantwoord doen. Het lijkt er echter wel op dat er ontwikkelingen gaande zijn waarin het e.e.a. aan beweging zichtbaar wordt. De scepsis blijft echter. Want nog steeds wordt het ene gezegd, maar het andere gedaan. De voorzitter dankt een ieder voor zijn komst en roept de leden op om vooral hun mening te laten horen. Tot slot wenst hij iedereen een prettige vergadering.

Goedkeuring agenda

De agenda is goedgekeurd.

Goedkeuring verslag

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd. Het is altijd een hoop werk. De notulist probeert voor zijn vakantie het verslag van deze vergadering klaar te krijgen (Schrijver dezes kan melden dat dit niet gelukt is). De penningmeester maakt een toespeling dat de notulist op weg naar zijn vakantiebestemming het verslag ook kan maken, wat tot een hoop gelach in de zaal leidt. Er gaan wat opmerkingen over en weer en de sfeer zit er op deze manier goed in.

Financieel verslag

Het vertonen van het financieel verslag duurt even vanwege een klein probleempje. In tussentijd wordt er gerefereerd aan het overlijden van de heer Keller. Hij liet zijn plaats in de vergadering, ondanks zijn hoge leeftijd, nooit leeg. Zijn inzet voor de ASV was ook in zware tijden geweldig ondersteunend.

De vereniging heeft nog een behoorlijke financiële reserve. Vanuit de zaal komt er een vraag over de prognose. We hebben inmiddels een tweede bankrekening geopend. Daarbij zal er ook een spaarrekening geopend worden. De contributie is nagenoeg door alle leden betaald. Dat levert een applaus op.

Bestuursperikelen, functies en verkiezingen

Er zijn niet direct gegadigden voor de denktank en bestuur. De commissies werken naar behoren. Alleen het mailverkeer levert problemen op met de server. We laten een aantal nautisch-technische zaken liggen, omdat het teveel wordt. Als mensen ook buiten de vereniging met zaken komen dan willen we als vereniging ten alle tijden kijken hoe we ondersteuning kunnen geven.

Overleg met de leden

- Labelsysteem: Hoezo moeten we het er over hebben? We hebben toch tegen het labelsysteem gestemd? Na de voorjaarsvergadering is er echter een nieuw convenant gekomen waarin men de ASV tegemoet is gekomen om ons aan boord te krijgen. Ondanks dat blijven de meningen verdeeld. Onder voorbehoud van de stemming van de vergadering heeft de ASV toegezegd mee te tekenen. De voorwaarden waaronder de ASV wil tekenen zijn bekend en genoemd in het vorige verslag. Het label wordt tot op heden nog niet breed aangevraagd bij het SAB om moverende redenen. Daarbij zijn er partijen die niet tekenen, omdat het label tot op heden nog een lege huls is of omdat er vanuit Europa een label komt dat een nationaal label zal overrulen. Het ministerie is er van overtuigd dat wanneer we vanuit NL een goed labelsysteem hebben, Europa dat wellicht overneemt. Het is maar de vraag of we daar dan blij mee moeten zijn, omdat NL daarin nog wel eens “braver” wil zijn dan Europa vraagt. En ook hierin hebben we niet direct het vertrouwen. Het is nu zo dat de binnenvaart in 2030 gemiddeld een

label B moet hebben. De voor- en nadelen van het mee-tekenen worden opgenoemd en er ontspint zich een levendige discussie. Het overgrote deel van de leden is sceptisch. En dat heeft te maken met het feit dat men zich nu al niet aan de afspraken houdt. Het zou op vrijwillige basis zijn en laagdrempelig. Maar er is nu al een verplichting aangekondigd en daarmee houdt men zich nu al niet aan de afspraak. Er wordt ons als vereniging gevraagd een beslissing te nemen, terwijl we op de meeste onderdelen in dat label geen invloed hebben. En willen we als vereniging mede verantwoordelijk zijn voor een dergelijk systeem wat de binnenvaart straks in de maag gesplitst wordt? Na de discussie volgt de stemming. Met een meerderheid van stemmen wordt er tegen mee tekenen van het convenant gestemd. De ASV is voor een Europees systeem wat internationaal gedragen wordt.

- Opheffen Noord/Zuid: Dit gaat om vertrouwelijke informatie en is derhalve niet opgenomen in het verslag. Er is een aantal zaken dat nog onderzocht moet worden. Dan gaat het met name om hoe om te gaan met de gelden die er nog zijn binnen de vereniging Noord/Zuid.

- Overgangsbepalingen CCR/Cesni-eisen/hardheidsclausule: Het Panteia/Erasmus onderzoek naar het verdwijnen van de kleinere binnenvaart heeft een aantal zaken in beweging gebracht. De uitkomsten van dit onderzoek zijn bij de CCR gepresenteerd waar tegenwoordig ook Europa bij zit. Het ministerie blijft hameren op de hardheidsclausule, terwijl de ASV dit geen oplossing vindt. De ASV ziet alleen een generaal pardon als DE OPLOSSING! De werking van de hardheidsclausule is niet zo eenvoudig als het ministerie suggereert. Vanuit het ministerie is men bezig met de aanvraag van een hardheidsclausule voor een spits en een kempenaar. Maar dit zijn niet de enige type schepen die in de problemen komen. Daarbij is het criterium van economische haalbaarheid niet meegenomen, terwijl dat juist één van de belangrijkste criteria is. Positief is dat nu ook andere landen wakker worden en in beweging komen. Frankrijk en Oostenrijk vragen bijvoorbeeld wat de meerwaarde is van de eisen op het gebied van veiligheid. Maar dat is nooit een issue geweest, omdat een Duits rapport uit 2001 al vaststelde dat de schepen veilig zijn. Maar veiligheid wordt er nu ineens als reden bij gehaald. Europa geeft aan dat men met NL in gesprek is over art. 26, wat handelt over een generaal pardon m.b.t. de eisen voor een groep schepen, terwijl het ministerie zegt dat dat allemaal niet kan omdat Europa dat niet goed zou vinden. Europa stelt echter met klem dat een land een generaal pardon voor een groep schepen aan kan vragen. NL blijkt hierin de dwarsligger te zijn. In het hele onderzoek naar de haalbaarheid is ook de optelsom van alle eisen niet meegenomen en in een reactie op het rapport van Panteia heeft de ASV daar nog eens de nadruk opgelegd. Afsluitend kunnen we concluderen dat er toch enige beweging aan het ontstaan is.

- Opvolging Ecocard: Hier is de nodige reuring over geweest. Van een werkend systeem zijn we naar een systeem gegaan wat niet of slecht werkt. Het is vooral niet te verteren dat men de volledige verantwoording van de afdracht bij de schipper neer wil leggen. Afgelopen periode is er daarom ook overleg geweest met het ministerie en is men toch tot de conclusie gekomen dat het vier ogen principe gehandhaafd moet blijven.

- Keuringen/vaarbewijzen/dienstboekjes: Het is werkelijk een groot drama zoals het nu gaat. Vooral met de verschillende type ADN certificaten ontstaan er problemen. Men moet hier bij de onderscheiden typen ook aparte vaartijdverklaringen overleggen. Dit zorgt voor een hoop extra (nodeloze) administratie. Daarbij ontstaat de vrees dat we straks eindeloos nieuwe cursussen moeten volgen en een veelvoud aan lichamelijke keuringen moeten ondergaan. Een ding is duidelijk. De mensen om wie het gaat, zijn niet bij deze overleggen geweest. Veel komt uit de koker van Europese regelgeving en opleidingsinstituten. Waarin naar we vrezen, de laatsten er wel voor zorgen dat ze werk houden. Feit is dat er een steeds meer onwerkbare situatie is ontstaan.

Rondvraag

- Rotterdam: Behalve de kade aan het Noordereiland, zijn alle kades aan de Nieuwe Maas overgegaan naar de Gemeente Rotterdam. Deze mogen niet meer gebruikt worden door de binnenvaart. De ASV heeft gevraagd of, zolang de ligplaatsen nog geen andere bestemming hebben, ze gebruikt kunnen blijven worden door de binnenvaart. Helaas is de gemeente hier erg star in en blijft het betreurenswaardig hoe een stad als Rotterdam, die groot is geworden door de scheepvaart, met een deel van diezelfde scheepvaart omgaat. Voorbeeld hierin is ook het voornemen en inmiddels besluit van de derde oeververbinding middels een brug, waarin de gemeente zich niets gelegen laat liggen aan alle negatieve adviezen.

We sluiten het ochtendgedeelte af en dan is het tijd voor de lunch.

Middaggedeelte

Opening en rede voorzitter

De voorzitter opent de vergadering, heet iedereen welkom en steekt van wal met de rede die ook in het besloten gedeelte is gehouden. Hij dankt mevrouw Reuselaars van RWS voor haar komst naar de vergadering en heet ook de heer Krul van het CDA welkom. Verder wordt ook het oneerlijke van het meten van de uitstoot van de binnenvaart t.o.v. het wegverkeer genoemd. Met name als het gaat om de fijnstof emissies. Bij het wegverkeer wordt de slijtage van banden en remmen niet meegenomen in de metingen, terwijl die wel voor een veelvoud aan fijnstof zorgen. Ook de zorg om de CCR regelgeving wordt nog eens nadrukkelijk genoemd. De vraag wordt gesteld of er nog wel een toekomst is voor jongeren in de binnenvaart. Dit omdat het steeds moeilijker wordt door de regelgeving. Het verdwijnen van internaten vormt ook een probleem voor de gezinsbedrijven. Tot slot wenst de voorzitter iedereen een goede vergadering.

Mededelingen ochtendgedeelte
Er wordt meegedeeld dat de ASV niet mee tekent met het labelsysteem, omdat de ASV een internationaal gedragen systeem wil.

Bijdrage mevrouw Reuselaars RWS

Mevrouw Reuselaars is directeur scheepvaart- en watermanagement bij RWS. Dit doet ze inmiddels een jaar en naar eigen zeggen heeft ze de leukste baan van Ne-

derland, omdat ze de binnenvaart een heel mooie sector vindt. Het maatschappelijk belang daarvan is enorm groot. Tegelijk geeft ze toe dat RWS voor een fiks aantal uitdagingen staat qua onderhoud en vernieuwingsopgave en personele bezetting. Ze geeft vervolgens een presentatie. Gedurende de presentatie komt ze erachter dat ze op enig moment voor loopt op de sheets, wat de opmerking uit de zaal ontlokt dat dit een van de weinige keren is dat RWS op de feiten vooruitloopt met een hoop gelach tot gevolg. Een van de dingen die ze nadrukkelijke noemt, is de houding van sommige schippers naar het bedienend personeel van RWS, als gevolg van de frustratie over de haperende infrastructuur en verslechterende bediening door tekort aan personeel. Dat ontlokt direct de vraag uit de zaal of daar cijfers van zijn. Dat wordt ontkennend beantwoord, maar komt wel meerdere keren voor. De zaal slaat hier verder op aan en dat biedt perspectief voor wanneer ze haar presentatie afgerond heeft. Wanneer dit het geval is, komen dan ook de tongen los en zou de verdere vergadering te kort zijn om alle grieven te uiten. Meerdere onderwerpen komen voorbij en er ontstaat een levendige discussie. Zoals onlogische beslissingen van sluismeesters, bediening op afstand, RWS als controlerende instantie terwijl ze zelf de zaken niet op orde heeft en noem maar op. Samengevat komt het hier op neer dat de belevingswereld binnen RWS een heel andere is dan die van de schipper, waarbij de laatste vaak het idee krijgt dat RWS steeds meer op de stoel van de schipper gaat zitten. Vooral als het gaat om het instellen van eenrichtingsverkeer bij een dalende waterstand op de Gelderse IJssel. De gevoelens van de zaal worden tot slot mooi verwoord door onze woordvoerder. Het komt in het kort hier op neer dat RWS tegen schippers met 30, 40 of nog meer jaar ervaring zegt: “Wij weten het beter.” En dat is wat er mis is. Wat schippers ook vertellen en hoeveel input ze ook leveren, het lijkt wel of het niet uitmaakt. Dat is de realiteit waar de schipper mee te maken heeft en die voor de frustratie zorgt. Mevrouw Reuselaars betreurt dit en onderstreept het belang van het met elkaar in gesprek blijven. Hierna worden er nog een paar concrete voorbeelden genoemd. Met name het beleid van groot, groter, grootst en de consequenties hiervan voor de vaarwegen en kunstwerken, wordt genoemd dan wel gehekeld. Ook het onderwerp en drama van het fenomeen wat ze sluisplanning noemen in Terneuzen, passeert de revue. Ook hier komt weer het verschil in beleving tot uiting.
Tot slot wordt mevrouw Reuselaars bedankt en waardering uitgesproken voor het feit dat ze naar onze vergadering is gekomen. Als presentje wordt haar het boek “Een vrouw van staal” overhandigd.

Bijdrage de heer Krul CDA

Onze woordvoerder houdt een inleiding ter introductie van de heer Krul. Deze is uitgenodigd om zijn goede bijdragen in het commissiedebat Maritiem. Hierbij wordt een stukje voorgeschiedenis en de actuele stand van zaken verteld m.b.t. de CCR en haar knellende, onzinnige regelgeving, de houding van Europa en last but no least die van onze eigen overheid. Daarbij de vergaande consequenties die dat achterliggende jaren heeft gehad en nog gaat hebben. Ofwel het verdwijnen van werk van het water naar de weg, omdat een significant deel van de schepen tot 1500 ton is verdwenen en gaat verdwijnen.

De heer Krul steekt van wal met te zeggen dat hij het erg leuk vindt om hier te zijn en hoopt dat dat over een kwartier nog steeds zo is, omdat hij het laatste gedeelte van de discussie met de vorige spreker meemaakte. De heer Krul is nog maar 7 maanden aan de slag als Kamerlid. Daarbij wil hij zich toeleggen op de scheepvaart, omdat hij daar in zijn familiegeschiedenis connecties mee heeft. Afhankelijk van de verkiezingen, wil hij de komende tijd aan de slag met sowieso twee onderwerpen. Het eerste dossier dat hij in februari op tafel kreeg, betrof het varend ontgassen. Voor iemand die er niets van af weet, was dit een onbegrijpelijk dossier. Nu hij er veel meer vanaf weet, vindt hij het helemaal onbegrijpelijk. Aan de ene kant is er een overheid die zegt dat het groener, schoner en strenger moet, terwijl diezelfde overheid aan de andere kant toestaat dat er nog steeds kankerverwekkende stoffen de lucht in geblazen worden. Het tweede waar hij zich op toe wil leggen is het CCR verhaal. Hij noemt hierin de goede rol van de ASV. Daarbij verbaast hij zich, dat de bewijslast van de onwerkbaarheid en onmogelijkheid van de regels neergelegd wordt bij de individuele ondernemer tegenover de regelmacht van de CCR en Europa. De koude sanering van goede schepen strookt niet met het duurzaamheidsbeginsel. Hij roept op om als ASV de luis in de pels te blijven bij de overheid. Want, zo zegt hij, als jij je niet met het Haagse beleid bemoeit, dan bemoeit Den Haag zich wel met jou. De vraag komt uit de zaal waarom de binnenvaart niet leeft in Den Haag. Hierbij geldt eigenlijk het gezegde: “Als het niet in het oog is, is het ook niet in het hart.” Zeker in een tijd als deze waar de waan van de dag bepaalt waar het in de politiek over gaat. Dat is heel erg jammer en al helemaal niet goed te praten. Een tweede vraag is hoe de heer Krul de Minister gaat bewegen om toch die collectieve ontheffing aan te vragen. Hij ziet dit voor zich door te proberen om samen een vuist te maken richting Europa. Middels een motie klinkt het wellicht leuk, maar een aangenomen motie is nog geen uitgevoerde motie. En wat dat betekent, weten we als ASV uit meerdere dossiers. Opvallend is wel dat juist Europa hierin aangeeft dat die collectieve ontheffing mogelijk is, maar dat juist ons eigen ministerie het probleem is. De heer Krul beaamt dat. Daar waar onze eigen overheid zich verschuilt achter “Ja, maar Europa…”, gaat ze zelf vaak verder dan wat Europa vraagt. De heer Krul wil dolgraag alle info hebben die betrekking heeft op dit dossier, waarop gelach volgt. Want het is enorm veel informatie van al die jaren. Afgesproken wordt dat hij een keer langs komt om door te praten en zich verder te laten informeren. Hierna volgt nog een gesprek over het ontgassingsverhaal. Hoe komt het dat, wanneer de branche er om vraagt, de politiek geen besluiten neemt, terwijl ze wel vaak besluiten neemt waar de branche niet om vraagt? Welke belangen spelen hier? De heer Krul zou het erg leuk vinden om bij deze of gene eens aan boord te stappen. Tot slot wordt hij heel hartelijk bedankt en de woordvoerder spreekt uit dat ze er persoonlijk, en dan spreekt ze ook voor de vereniging, heel blij van wordt dat dergelijke mensen als de heer Krul hun nek uitsteken.

Ecocard/vaarbewijs/certificaat perikelen

Vanuit het ochtendgedeelte wordt nog even gerefereerd aan de ontwikkelingen van de opvolging van de Ecocard. Deze blijft in ieder geval nog bestaan voor het openen van vuilcontainers en andere voorzieningen. Voor de afdracht van de verwijderingsbijdrage op de gasolie, kan men kiezen voor een app op de telefoon of een geprinte QR-code. Dat dit fraudegevoelig is, is al gebleken met de vaarbewijzen/kwalificatiecertificaten. Daarbij is het een wijzen naar elkaar van instanties zoals ILT, CBR en SAB. Van belang is om je vaarbewijs in de vorm van een pasje goed te bewaren, ook al heb je inmiddels

een digitaal certificaat. Er worden diverse voorbeelden genoemd van de problemen die leden al ondervonden hebben. De conclusie is dat het een groot drama is en dat we zeer alert moeten blijven op de ontwikkelingen. Er komt een vraag of er al wat bekend is over de vaarbewijzen voor de open rondvaartboten. Dit is niet het geval. Er wordt nog wat over en weer gepraat over diverse buitenlandse vaarbewijzen.

Rondvraag

- De voorzitter vertelt dat de ASV uitgenodigd is voor een bestuurlijk overleg van RWS Zuid Nederland.
- Er komt nog een opmerking van een lid dat navraag heeft gedaan voor de subsidie op een nabehandelingssysteem. Er is geld vanuit die pot overgeheveld naar de pot voor STAGE-V motoren. Dit komt omdat er bijna geen gebruik wordt gemaakt van deze subsidie, omdat dit een desinvestering is als er na verloop van tijd alsnog her-motorisering nodig is.
- Vergroening/biobrandstoffen. In de overleggen is afgesproken dat kennis gedeeld zou worden en er transparantie betracht zou worden. Er loopt nu een proefproject met een rederijschip. De vraag is of de bevindingen en kennis die opgedaan worden, gedeeld worden met de leden die deelnemen in die overleggen. Dit blijkt niet het geval. Het komt er eigenlijk op neer dat ondanks woorden als “valse start” en “handreikingen”, doorgegaan wordt op de oude weg, waarin we alsnog onze brandstof van allerlei behandelingen moeten voorzien alvorens ze veilig te gebruiken is. Dus een oud verhaal in een nieuw jasje. Naar aanleiding hiervan ontstaat er gesprek in de zaal omtrent de gasolie en alles wat daar mee samenhangt. Het is in ieder geval duidelijk dat de controle op de kwaliteit van de gasolie minimaal is. Feit is dat het een heikel onderwerp blijft en we de vinger aan de pols moeten houden.
- Geld reservefonds. Schrijnend is dat dit fonds door schippers gevuld is en dat het geld in deze pot naar allerlei dubieuze, lees IWT projecten gaat en naar believen uitgegeven wordt. De woordvoerder schetst de geschiedenis hoe dit zo heeft kunnen gebeuren. Daarom zijn we als ASV ook niet bereid om nog eens een fonds te gaan vullen, waar vervolgens iedereen van profiteert, behalve diegenen die het fonds vullen of hebben gevuld.

Tot slot bedankt de voorzitter iedereen voor zijn of haar komst en bijdrage aan de vergadering en is het tijd om elkaar te ontmoeten onder het genot van een hapje en drankje.

Toekomst Binnenvaart

Actieagenda voor de toekomst van de binnenvaart

De ASV heeft een actieagenda voor de toekomst van de Binnenvaart ontvangen.
Het is de bedoeling dat we aan de binnenvaarttafel hier invulling aan gaan geven. Ook de ASV mag plaatsnemen aan die binnenvaarttafel, die al eerder zou starten maar nu dan toch in januari 2024 van de grond zou moeten komen.

Langetermijndoelen, acties en maatregelen: Samenvattend:

De actieagenda volgt de binnenvaartvisie door aan te sluiten bij de vier grote transitiepaden die tezamen moeten leiden tot een "toekomstbestendige binnenvaart":

- energietransitie,
- toekomstbestendige vaarwegen,
- ketenoptimalisatie en
- digitalisering.

Kortom: het sociale aspect bestaat niet in "toekomst voor de binnenvaart".

Voor elk transitiepad is ook alvast een lange termijn doel geformuleerd. De acties en maatregelen die daaraan moeten bijdragen hebben 2030 als horizon. We worden dus al erg gestuurd in waar we het over gaan hebben en hoe, omdat "dit een overzichtelijke implementatieperiode biedt die aansluit bij termijnen zoals genoemd in bijvoorbeeld de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (2019) en de Goederenvervoeragenda (2019)."

Zo wordt steeds zoveel mogelijk een relatie gelegd met lopende projecten en programma's, zodat de aansluiting met de huidige beleidsinzet inzichtelijk is.

Zo worden we dus gevraagd binnen een uitgestippeld format mee te denken hoe de plannen van de Minister/ het Ministerie uitgevoerd zouden moeten worden.

Russisch roulette

Waar kun je nog varen, wat is er allemaal gestremd? Of je nu in Nederland of in de omringende landen vaart, het uitzoeken van waar je nog wel kunt varen, is een heidens karwei geworden en keuzes maken over welke vaarweg de minste problemen zal veroorzaken staat gelijk aan Russisch roulette. Grappig dat "anderen" het hebben over een goede reisvoorbereiding. Ook grappig dat je via BICS precies moet invullen wanneer je waar aankomt en wanneer je weer vertrekt. Zeker omdat je nergens op kunt vertrouwen. Hoe ver staan de beleidsmakers die het hebben over "blauwe golf" en de zegeningen van een gedigitaliseerde maatschappij af van onze dagelijkse praktijk?

Frankrijk versus België: Geen afstemming stremmingen zorgt voor belemmering binnenvaart
Canal du Nord is meer dan een maand lang gestremd geweest, vervolgens werd er gestaakt. Toen iedereen weer kon varen was (het Franse deel van de) de Leie gestremd; blijft de Schelde over waar 22 oktober om 18.00 uur Kerkhove voor een week zal gaan stremmen. De Schelde vaart op die 22ste dus barstensvol schepen, die proberen voor 18.00 uur door de sluis van Kerkhove te komen. Maar het is bere-druk en er zijn veel grote schepen die in hun eentje een hele schutting bezetten. Dus liggen er veel schuttingen voor iedere sluis te wachten en tikt de klok door richting 18.00 uur. Naar verluidt willen sluiswachters wel langer doorschutten, maar lijkt "hogerhand" het niet nodig te vinden. Ach, ach die modal shift die Europa zegt te willen…..

Schippers helpen elkaar
Maar er zijn ook positieve dingen te melden. Schippers houden elkaar op de hoogte. Maken plaats, zodat iedereen 's avonds kan liggen en laten kleinere schepen voorgaan, omdat die misschien nog bij andere schepen in de sluis kunnen passen. Niemand is gestrest terwijl een gedwongen pauze van 6 dagen voor niemand leuk is. Natuurlijk wordt er gemopperd, maar wij horen geen scheldkanonnades. Hooguit verbazing over dat de diverse overheden (de Franse vaarwegbeheerder VNF en de Belgische vaarwegbeheerder De Vlaamse waterweg) kennelijk helemaal niet met elkaar communiceren en niets afstemmen wat stremmingen betreft.

Sluiswachters denken mee
En dan…om 16.00 uur laten de sluiswachters weten dat ze zich niet aan de zondagsdienst (van 10.00 tot 18.00 uur) zullen houden, maar zullen door schutten. Ook zij tonen zich meedenkend en hebben al langer "hogerhand" gewaarschuwd dat met de stremming van het Franse deel van de Leie (de Deule) het helemaal mis zou lopen. Eigenlijk zou er ook nog een stremming komen op de Sambre, maar die is slim genoeg uitgesteld. Toch kiezen schippers voor het risico op de Schelde want de Sambre: die is qua bediening al helemaal niet meer te vertrouwen. Het is net Russisch roulette, varen door Europa.

Modal shift? Alleen subsidies voor containervervoer is water naar de zee dragen
Veel schippers lijken te berusten in hun lot maar signaleren wel dat de binnenvaart zo ongeveer helemaal niet meer betrouwbaar is voor haar klanten en dat dit ons werk kost. Werk van het water naar de weg, een reverse modal shift. Dan kun je daar wat subsidiepotjes op los laten als Minister; subsidies die altijd naar verladers gaan, verladers die dan een x- aantal euro's per vervoerde container krijgen, maar dat is water naar de zee dragen. Wil je vervoer over water moet je eerst zorgen dat het kan, lijkt me een heel logisch uitgangspunt.

En tot slot:
Complimenten voor al die schippers die hun geduld bleven bewaren en grote complimenten voor de sluiswachters van (in ieder geval) Oudenaarden, Asper en Kerkhove die er alles aan hebben gedaan om het leed voor schippers te beperken en te voorkomen dat een groot deel van hen 6 dagen lang gestremd zouden komen te liggen door stremming vanaf 23 oktober tot en met 28 oktober van de sluis van Kerkhove.

Lang leve fysieke sluiswachter die meedenkt en handelt in belang van de binnenvaart.

CCR en CESNI

CCNR-EU Marktobservatie

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de Europese Commissie hebben samengewerkt en de 2023-editie van het jaarlijkse marktobservatierapport over de binnenvaart in Europa gepubliceerd. Daarin wordt een analyse gegeven van de binnenvaartsector tijdens het “uitdagende” (daar heb je dat vreselijke woord weer, red) jaar 2022.

2022: daling in (bijna) alle segmenten
In 2022 kende de binnenvaartsector een economische recessie, met een aanzienlijke daling van het vrachtvervoervolume in alle segmenten, behalve voor steenkool, dat een groeipercentage van +10,6% kende. De oorlog in Oekraïne leidde, in combinatie met de energiecrisis, tot een vertraging van de vraag naar verschillende vrachtsegmenten, wat resulteerde in een verminderd transport van metalen, bouwmaterialen, containers en landbouwproducten.

2022: Sterke stijging vrachttarieven door laag water
De lage waterstanden in juli en augustus 2022 zetten de sector verder onder druk, wat leidde tot een stijging van de vrachttarieven met gemiddeld +42,5% vergeleken met het voorgaande jaar. Het rapport schetst ook de toestand van de binnenvaartvloot, waarbij een lichte toename wordt opgemerkt van innovatieve schepen gericht op het terugdringen van de uitstoot.

Gunstige vooruitzichten, of toch niet?
Vooruitkijkend suggereert het rapport gunstige vooruitzichten voor het vrachtvervoer vanaf 2024, maar in 2023 heerst er onzekerheid als gevolg van de volatiele omstandigheden die voortkomen uit het conflict tussen Rusland en Oekraïne en de daaruit voortvloeiende energiecrisis.

Bron: IWT platform

Meer lezen?
Central Commission for the Navigation of the Rhine - Market observation (ccr-zkr.org)

CESNI bijeenkomst

Vergadering van CESNI op 19 oktober 2023

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) is op 19 oktober 2023 bijeengekomen in Straatsburg (Frankrijk). De vergadering werd voorgezeten door mevrouw Marleen Coenen, vertegenwoordiger van België. Op de agenda stonden onder meer de voortzetting van de werkzaamheden in verband met alternatieve brandstoffen, de emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen van binnenschepen, de bemanningen en de informatietechnologieën.

Succesvolle voortzetting van de werkzaamheden van CESNI

Op het gebied van de technische voorschriften voor de schepen zijn ontwerpvoorschriften voor de opslag en het gebruik van methanol aan boord van binnenschepen gepresenteerd, zoals voorzien in het ontwerp van ES-TRIN 2025 (Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen). Deze voorschriften zullen met name worden gedeeld met de organen die bevoegd zijn voor de politievoorschriften en met het ADN-veiligheidscomité in het kader van de goede samenwerking met de VN/ECE. Bovendien is een nieuwe taak toegevoegd aan het werkprogramma van CESNI. Deze taak betreft de ontwikkeling van een standaard voor een methodologie voor het meten en berekenen van de emissies van binnenschepen en het vaststellen van emissieklassen. Deze standaard is bedoeld om de milieuprestaties van een schip tot uitdrukking te brengen (wat de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen betreft) en op deze wijze de vergroening van de vloot te bevorderen. Tot slot heeft het comité een corrigendum van ES-TRIN 2023 aangenomen. Het corrigendum heeft tot doel redactionele correcties (van vertaalfouten en kennelijke vergissingen) aan te brengen met het oog op de inwerkingtreding van ES-TRIN 2023 in januari 2024.

Op het gebied van de beroepskwalificaties heeft CESNI een ontwerp van de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN, editie 2024/1) besproken. De belangrijkste wijziging betreft de versterking van de opleiding van de schippers om hen beter voor te bereiden op een vaaromgeving die wordt gedeeld met zeeschepen. De competentiestandaarden voor het leidinggevend niveau zullen bijvoorbeeld de kennis voorzien die nodig is om de veiligheid te versterken in sectoren waar zowel zeeschepen als binnenschepen varen. De standaard wordt op de agenda van de volgende vergadering van CESNI geplaatst, die op 11 april 2024 zal plaatsvinden, met het oog op de vaststelling. Het comité heeft ook de vooruitgang begroet die is geboekt met betrekking tot de toekomstige bemanningsstandaarden. Het huidige overleg richt zich met name op de tabellen voor de minimumbemanning.

De werkzaamheden op het gebied van de informatietechnologieën worden voortgezet zoals voorzien in het werkprogramma van CESNI en hebben vooral betrekking op de volgende editie van ES-RIS 2025 (Europese standaard voor de rivierinformatiediensten).

Deelnemers aan de vergadering

Aan de vergadering van het comité hebben de volgende landen, organisaties en instanties deelgenomen:

- Tien lidstaten: België, Duitsland, Frankrijk, Kroatië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Tsjechische Republiek en Zwitserland
- De Europese Commissie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de Moezelcommissie
- Twee waarnemersstaten: het Verenigd Koninkrijk en Oekraïne
- Vier erkende organisaties: EBU, ESO, ETF en FEMAS

Volgende vergadering

De volgende vergadering van het comité is voorzien op 11 april 2024.
Bron: Vergadering van CESNI op 19 oktober 2023 - CESNI - Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure

"Act now!"

"Act now!" over laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart

De CCR publiceert de derde editie van de discussienota "Act now!" over laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart.

In november 2019 organiseerde de CCR een workshop over laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart. Naar aanleiding van deze workshop werd de eerste editie van de discussienota "Act now!" gepubliceerd. In 2021 verscheen een tweede editie van de discussienota, met een overzicht van projecten die de binnenvaart kunnen helpen om de uitdagingen van laagwater aan te gaan.

Op 18 januari 2023 werd door de CCR een follow-up workshop voor deskundigen georganiseerd over "laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart". De CCR is dan ook zeer verheugd te kunnen aankondigen dat zij naar aanleiding van deze workshop de derde editie van de discussienota "Act now!" in vier talen heeft gepubliceerd. In deze editie wordt rekening gehouden met de resultaten van zowel de workshop over laagwater van 2019 als de follow-up workshop voor deskundigen van 2023. De belangrijkste updates betreffen een analyse van de laagwatersituatie in 2022 en een overzicht van de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur, de aanpassing van schepen, digitale instrumenten en op het niveau van verladers en logistiek.

Hieronder vindt u de samenvatting van de derde editie van de discussienota. De derde editie van de discussienota "Act now!" is beschikbaar op de volgende webpagina https://www.ccr-zkr.org/13020156-nl.html, samen met alle informatie over de workshops die de CCR heeft georganiseerd over laagwater. De volledige discussienota kan in pdf-formaat worden gedownload in het Frans, Duits, Nederlands of Engels.

SAMENVATTING

In november 2019, in de nasleep van het laag water van 2018 en tien jaar na een eerste workshop over "de Rijnvaart en klimaatverandering", organiseerde de CCR een workshop over laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart. Tijdens langdurige perioden van extreem laag water wordt het moeilijk om de continuïteit van de binnenvaart te garanderen. Dit heeft negatieve economische gevolgen. Hoewel laagwater niet nieuw is en als zodanig geen uitzonderlijk fenomeen vormt, is de kwetsbaarheid van de binnenvaart voor laagwater wel toegenomen. Dit heeft te maken met verschillende factoren, die zowel binnen als buiten de binnenvaart om liggen. Extreme weersomstandigheden kunnen een efficiënte scheepvaart op de korte termijn beperken en op de lange termijn invloed uitoefenen op de vervoersdrager die verladers kiezen.

Gevolgen binnenvaart
Door de klimaatverandering kan dit fenomeen in de toekomst nog vaker en in sterkere mate voorkomen. Daarnaast is de Rijnvloot de afgelopen decennia veranderd, zowel de omvang als aflaaddiepte zijn aanmerkelijk toegenomen. Tegelijkertijd staat de binnenvaart voor grote uitdagingen, zoals de integratie in de logistieke ketens van het bedrijfsleven, het "just-in-timeprincipe" en de bijbehorende hoge vraag naar de betrouwbaarheid van vervoersdiensten. De binnenvaart is echter van essentieel belang om de ambitieuze doelstellingen wat betreft de modal shift en terugdringing van emissies te behalen. Deze doelstellingen zijn voor de vervoerssector vastgelegd op internationaal niveau, zoals in de Verklaring van Mannheim en de European Green Deal. De binnenvaart zal onmisbaar blijven voor het goederenvervoer, vooral voor het vervoer van grote vrachtvolumes of voor het vervoer van zware en goederen met afwijkende afmetingen en daarom moet deze uitdaging met spoed worden aangegaan.

Oplossingen?
In 2019 werd echter geconcludeerd dat, hoewel er geen "one size fits all"-oplossingen zijn als het gaat om de uitdagingen van laagwater voor de binnenvaart, er veel beschikbare oplossingen zijn om deze uitdagingen het hoofd te bieden. Er zullen verschillende maatregelen getroffen moeten worden, zoals een aanpassing van de vloot, infrastructuur, logistieke en voorraadconcepten. Ook de implementatie van digitale tools moet snel van stapel lopen, zodat de binnenvaart een betrouwbare vervoersdrager kan blijven. Het is al grotendeels duidelijk welke maatregelen nodig zijn. Nu is de tijd gekomen om werk te maken van de implementatie. Alle belangrijke spelers in de binnenvaart zijn het erover eens dat hiervoor financiële middelen en financieringsoplossingen gecreeerd moeten worden. Een andere belang-

rijke conclusie van deze workshop was dat er behoefte bestaat aan een platform om een intensievere dialoog tussen de relevante industriële, logistieke, politieke en milieuorganisaties mogelijk te maken.

Uitwisselingsplatform voor de Rijnvaart

De CCR kwam naar voren als het vanzelfsprekende uitwisselingsplatform voor de Rijnvaart. Zo ontstond het idee van een "Act now!"-proces. Als deel van dit proces werd in 2020 de discussienota "Act now!" gepubliceerd. In 2021 werd deze aangevuld met een inventaris van relevante projecten.

Vier jaar later, in januari 2023, organiseerde de CCR een vervolgworkshop die leidde tot de publicatie van de huidige, derde editie van de discussienota "Act now!". Tijdens de vervolgworkshop werd de sterke hoop geuit dat het laagwaterprobleem kan worden aangepakt. Deze workshop kwam op het juiste moment, aangezien het laagwater van 2022 opnieuw duidelijk maakte dat dit eeuwenoude fenomeen een prangende kwestie is, met belangrijke gevolgen. Deze perioden van laagwater hebben nu al concrete effecten op de binnenvaart, in het bijzonder het risico van een modal shift naar andere vervoersdragers of de terughoudendheid van bepaalde verladers om voor de binnenvaart te kiezen.

Tegelijkertijd komen het onderhoud en de ontwikkeling van de binnenvaart onder druk te staan nu rekening moet worden gehouden met nieuwe milieuwetgeving en de noodzaak van een win-winsituatie om het beschikbare water te delen met andere gebruikers en voor andere doeleinden.

Aanvullende maatregelen

Om de veerkracht van de binnenvaartsector ten aanzien van laagwater te vergroten, moet een pakket aanvullende maatregelen worden uitgevoerd, in de vorm van vier belangrijke instrumenten:

- Digitale instrumenten: er is vooruitgang geboekt om de waterstanden op de Rijn beter te voorspellen. De Duitse autoriteiten bieden nu laagwaterprognoses vier en veertien dagen van tevoren voor bepaalde voor de binnenvaart belangrijke peilstations langs de Rijn en voor sommige zelfs tot zes weken vooraf. Er is nog ruimte voor verbetering voor bijvoorbeeld langetermijnprognoses of een grotere nauwkeurigheid van de voorspellingen. Andere digitale instrumenten kunnen nog worden ontwikkeld, zoals een toekomstvoorspelling over honderd jaar van de afvoerhoeveelheden en waterstanden en de ontwikkeling van "digital twins" voor waterwegen, waarbij alternatieve rivierroutes kunnen worden voorgesteld, al naar gelang de laagwatersituatie.
- Infrastructuur: dit betreft maatregelen op middellange termijn. Ze zijn evenwel van groot belang aangezien de Mittelrhein bijzonder gevoelig is voor lage waterstanden. Het pakket maatregelen in het actieplan "Rijn laagwater", dat door Duitsland in 2019 werd gelanceerd, bevat twee infrastructuurmaatregelen voor de Mittel- en Niederrhein. Gezien de ernst van de situatie heeft de Duitse overheid ook een commissie in het leven geroepen om het project te versnellen om knelpunten langs de Mittelrhein te elimineren. In Nederland wordt de situatie aangepakt in het Programma Integraal Riviermanagement (IRM).
- Aanpassing schepen: binnenvaartexploitanten en schippers tonen grote belangstelling voor onderzoeksprojecten rond het varen tijdens perioden van laagwater. Investeringen in nieuwe schepen of specifieke schepen die bij laagwater kunnen (blijven) varen, zijn eveneens toegenomen. Het blijft nog steeds een uitdaging om innovatieve schepen te ontwikkelen die in staat zijn om bij laagwater te varen en tegelijkertijd winstgevend te blijven bij overige waterstanden. Overheidsfinanciering is in dit opzicht van belang, zoals in Duitsland en Frankrijk, waar ook dergelijke financieringsmogelijkheden bestaan om bestaande schepen achteraf aan te passen (retrofitting).
- Maatregelen op het niveau van verladers en logistiek: dergelijke maatregelen kunnen bestaan uit meer langlopende vervoerscontracten met exploitanten die over schepen beschikken die ook tijdens laagwater kunnen varen, geoptimaliseerd laden en lossen, extra opslagcapaciteit, goed voorbereide communicatieprocessen, meer duwbakken toevoegen aan een duwstel tijdens perioden van laagwater om evenveel volume te kunnen vervoeren, verdeeld over meerdere duwbakken, of kortstondig uitwijken naar andere vervoersdragers.

Betere dialoog noodzakelijk

Ook in 2023 werd vastgesteld dat er behoefte is aan een betere dialoog tussen belanghebbende partijen inzake toekomstige maatregelen om de binnenvaart aan te passen aan lage waterstanden en een sterke grensoverschrijdende samenwerking tussen de lidstaten. Zoals gezegd bestaat er niet slechts één enkele oplossing en kan elk probleem niet door één enkele partij worden aangepakt. Daarom is het belangrijk om particuliere en publieke initiatieven te stimuleren en samenwerkingen te bevorderen. Om deze discussies aan te zwengelen en te ondersteunen, zal de CCR de komende jaren regelmatig bijeenkomsten over de laagwaterproblematiek blijven organiseren.

Fosfine

Fosfineoverleg: wachtend op het volgende incident

Alweer een aantal jaar geleden heeft zich het vreselijke incident met de FOX afgespeeld. Het was niet het laatste incident, helaas.

De afgelopen jaren is er volop overleg gevoerd onder leiding van het Ministerie I&W en ILT waarbij het Ministerie SZW, vertegenwoordigers van diverse havenbedrijven, KBN en ASV, het Ctgb (College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden die beoordeelt of gewasbeschermingsmiddelen en biociden veilig zijn), EWS-groep (specialisten op gebied van ongediertebestrijding en gasmetingen) en het CvG (comitee van graanhandelaren), ADM en Spyke aanwezig waren.

Praten, stukken, voornemens, goede bedoelingen, maar de schipper blijft volgelvrij

Er zijn protocollen gekomen over hoe te handelen bij zeeschepen met gegaste lading, er is een plan van Aanpak gekomen, het ctgb heeft geijverd om een verbod van gebruik van losse pillen te bewerkstelligen. Het probleem zou bij de bron aangepakt worden; schippers zouden eerder en beter op de hoogte gesteld moeten worden als men te maken heeft met lading uit een gegast zeeschip, de opleidingen zouden verbeterd moeten worden van de gassingsleiders met gewenste vereisten voor opleiding en examinering en er zou een meer uniforme wijze van meten moeten komen. Een Richtlijn gasmetingen voor lading die in het buitenland is begast met fosfine is in ontwikkeling. Ook is men nog bezig in de haven (Amsterdam) met een draaiboek voor incidenten. Kortom op heel wat terreinen is er een begin gemaakt om de zaken te verbeteren.

Er zijn dus stappen gezet en regelmatig horen we dat het “opgelost” zou zijn of dat het nu toch wel veel beter gaat.

Toch gaat het nog steeds mis

Maar als we kijken wat er gebeurt, weten we dat het nog steeds mis gaat, zoals onlangs weer met de schepen die vanuit Duitsland kwamen, waarbij een veel te hoog fosfinegehalte gemeten is. Die schippers zijn wel al een hele tijd bij de besmette lading geweest, met alle mogelijke gevolgen voor organen en dergelijke van dien. En daar komt men dan nog achter, maar we weten ook dat er dingen misgaan die we helemaal niet weten. Want als er niet standaard gemeten wordt, weet je gewoon niet of de lading te veel foute stoffen bevat voor je gezondheid. En dan hebben we het alleen nog maar over fosfine. Over andere zaken, zoals bij het schip waarbij de lading hexaan bevatte, daar hebben we het al helemaal niet over.

De protocollen en plannen van aanpak werken maar ten dele: nog steeds wordt niet standaard op binnenvaartschepen gemeten als men weet dat de lading van een zeeschip besmet is (geweest) met fosfine. Nog steeds worden schippers niet of onvoldoende (vooraf) geïnformeerd en bemanningsleden weten dus niet of ze “veilig” zijn. Aanvoer op een andere wijze dan via de bekende zeehavens vallen niet onder de Plannen van aanpak en de protocollen. Pillen binnen Europa gebruiken zou verboden moeten worden, maar dat duurt nog even. En schepen vanuit buiten Europa zullen nog steeds pillen kunnen gebruiken. Pillen die in de lading geschoten worden en die, als ze niet vrijkomen in de lading in het zeeschip, mee kunnen komen in de lading van een binnenvaartschip. Een vochtige omgeving (mist) zet die pillen aan om alsnog te gaan werken en daar heb je de ramp met de Fox.

Unaniem aangenomen motie “informatieplicht aan de schipper” niet uitgevoerd

Er is gevraagd aan het CvG dat graanhandelaren de verklaring van ‘gas-vrij’ (nauwkeuriger: het ‘clearance certificate’) delen met de binnenvaartschippers en/of andere vervoerders die de vracht verder vervoeren, maar dat is nog niet geregeld. Sterker, er was op dit overleg geen vertegenwoordiging van deze partij die toch een grote rol speelt.

Terwijl in 2020 de Tweede Kamer al een motie heeft aangenomen waarin wordt gesteld dat schippers “goede en volledige informatie over de lading moeten krijgen als die lading met fosfine of andere gas bewerkt is tegen ongedierte”. De motie was ingebracht door Cem Laçin (SP) en Remco Dijkstra (VVD) en is dus unaniem aangenomen. “Overwegende dat het fosfine-incident op de Fox heeft aangetoond dat schippers grote risico’s lopen als zij niet goed geïnformeerd worden over de lading die zij moeten vervoeren”, dienden Laçin en Dijkstra hun motie in. De hele Tweede Kamer vroeg Minister Cora van Nieuwenhuizen om “er in overleg met de sector voor te zorgen dat schippers geïnformeerd worden over specifieke eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen van hun gegaste lading zoals in de tankvaart al gebruikelijk is”.

(De motie was ingediend naar aanleiding van het incident met fosfine waarbij december 2019 de bemanning van de motorschip Fox ernstig ziek werd. Ook andere schepen moesten worden stilgelegd door de te hoge gifwaardes in de lading zonnebloemschrootpellets, die in Amsterdam uit een zeeschip waren overgeladen.)

Ministerie I&W trekt zich terug uit fosfineoverleg!!!

Op 4 december vond er weer een overleg plaats waar de ASV (Sunniva en Peter) ook bij aanwezig was. Het was een overleg dat veel eerder plaats had moeten vinden, maar uitgesteld was. ILT had immers veel werk vanwege het feit dat men op de vingers was getikt door de Onderzoekscommissie voor de veiligheid, omdat men haar controlerende functie inzake de Bruine Vloot niet bepaald goed uitgevoerd had.

Degene die vanuit het Ministerie I&W een voortrekkersrol speelde in dit overleg, naast ILT heeft inmiddels een andere baan en werd opgevolgd door een collega van I&W. Tenminste, dat dacht iedereen. Zij stelde zichzelf voor en deelde meteen mee dat het ministerie “het volste vertrouwen erin heeft dat degenen die aan dit overleg meedoen het wel zelf kunnen”. Op commentaar vanuit o.a. de ASV dat duidelijk is dat de zaken nog lang niet goed geregeld zijn, was de reactie: schrijf maar een mail. En hop, daar verdween de betreffende dame uit beeld, de rest van de overlegpartners in verwarring achterlatend. Het was duidelijk dat ook de ILT-voorzitter hier niet van tevoren van op de hoogte gesteld was.

Ook het comité van Graanhandelaren was dus niet aanwezig, toch wel een grote speler in dit verhaal met naar ons inziens een grote verantwoordelijkheid. Maar degene die die verantwoordelijken vertegenwoordigt is gewoon afwezig op dit al eerder uitgestelde overleg.

Kennelijk moeten er eerst doden vallen, maar zelfs dan begin je je af te vragen of dat in geval van een schipper wel dezelfde prioriteit krijgt als zeg maar een meisje van 12 dat overlijdt door een afgebroken giek.

ILT vindt handhaven niet nodig, overheid verzaakt haar plicht

Hoewel zelfstandig opererend valt ILT natuurlijk ook onder het Ministerie I&W, maar ook de houding van ILT was werkelijk ontluisterend. Op de vraag van de ASV wat er nu is gebeurd met de verantwoordelijke voor de lading die uit de treinwagons in Oss is overgeslagen en/of de verantwoordelijke voor het feit dat de binnenvaartschepen vanuit Duitsland met zo'n levensgevaarlijke lading op pad gestuurd wordt, is het antwoord: niets!

"Waarom niet" vraag je dan?

*"Ach, het is toch al gebeurd en ze zullen het wel niet expres gedaan hebben…".*Je gelooft je oren niet!

ILT gaat wel "proberen" te bellen met Duitsland, maar heeft nog geen contact gekregen. Het moet niet gekker worden! Kennelijk vindt de overheid het helemaal niet nodig ons te beschermen hiertegen en dat terwijl deze beroepsgroep constant geconfronteerd wordt met handhaving op de kleinste dingen en altijd is dan het argument "veiligheid".

Nu dachten we toch dat we als burgers allemaal beschermd moeten worden tegen degenen die mensen schade aanrichten. Of vallen wij daar niet onder?

De "handhaving" die we van ILT zien is de "last onder dwangsom" voor de binnenvaartschipper: die wordt opgelegd wat hij wel of niet moet doen met zijn met fosfine besmette schip, want anders….

Geen geld voor veiligheid

Een goede opmerking vanuit gassingsleiders was: waarom gaan we er niet vanuit dat die granen gegast zijn en wordt er dus altijd mee omgegaan uitgaande van een gegaste situatie? Ja waarom gebeurt dat niet? Dat heeft natuurlijk allemaal met geld te maken. Een gassingsleider kost geld, de tijd die het kost om te meten kost ook geld en kennelijk geeft dat de doorslag om het niet te doen.

ASV gaat zich beraden op verdere deelname

Halverwege het overleg was er een korte pauze, tijdens die pauze besloot de ASV dat het zinloos was om met 2 mensen in een vergadering aanwezig te zijn waarbij we geen stap verder komen. Gezien de wijze waarop dit nu ontwikkelt, lijkt het ons de vraag in hoeverre het nog zin heeft hierbij aanwezig te zijn. Dat is ook medegedeeld in de vergadering. Natuurlijk roept men dat men wil, dat we aangesloten blijven, maar al met al vragen we ons af of we niet via andere wegen zoals de politiek en de pers de zaak moeten dienen, want dit schiet echt niet op.

Nota bene:

Zorgplicht niet nagekomen

Naar aanleiding van het fosfine-ongeval met het binnenschip "Fox" in december 2019 werd in 2020 medegedeeld dat er wordt gewerkt aan aanpassing van de protocollen voor het omgaan met scheepslading die gegast is met fosfinetabletten. Minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat heeft destijds laten weten te werken aan een algemene regeling. Die moet gaan gelden **voor alle zeehavens in Nederland** waar lading overgeslagen wordt van zee- naar binnenschepen. De Minister wil dan komen tot één landelijke regeling die uitgaat van de bepalingen in de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Daarin is onder andere een zorgplicht vastgelegd die bepaalt dat iedereen op een zorgvuldige wijze moet omgaan met gewasbeschermingsmiddelen en biociden, zoals fosfine. De Minister heeft aangegeven in een brief van 22 juni 2020 dat dit betekent dat 'diegene alles wat redelijkerwijs binnen zijn macht ligt, moet doen of nalaten om mogelijk gevaar voor mens of milieu te voorkomen. Dit principe zou gehanteerd worden als uitgangspunt om te evalueren of de genomen en te nemen maatregelen in de Nederlandse havens afdoende zijn, of dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.'

En dan is er ook nog de algemene zorgplicht uit de Wet Milieubeheer ("Wm").
In de Wet milieubeheer staat in artikel 1:1a Wm namelijk al "Eenieder neemt voldoende zorg voor het milieu in acht." Deze zorgplicht houdt in ieder geval in dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken." Onder gevolgen voor het milieu wordt dan o.a. verstaan: gevolgen voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten en goederen, van water, bodem en lucht en van landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden en van de beheersing van het klimaat, alsmede van de relaties daartussen. Deze zorgplicht geldt – anders dan vaak gedacht – niet alleen voor milieu-inrichtingen, maar voor één ieder die zich op Nederlands grondgebied of in de territoriale wateren of havens bevindt. Het lijkt op het eerste gezicht dat als iemand weet dat er door zijn handelen of nalaten met fosfinetabletten een gevaar kan ontstaan voor bijvoorbeeld de gezondheid van mensen, deze persoon valt onder de reikwijdte van deze zorgplicht en dat een andere of extra zorgplicht zoals de Minister wil onnodig is. Maar is dat zo?

In strijd met de Rechten van de Mens

Tijdens de overleggen is maar al te duidelijk geworden dat de zorgplicht zo ruim en zo vaag is, dat er voldoende ruimte voor discussie bestaat. Een vage regeling, waarvan niemand de inhoud precies begrijpt, draagt over het algemeen niet bij aan een goede naleving. Dit, terwijl juist de Nederlandse overheid een positieve verplichting heeft onder het Europees verdrag voor de rechten van de mens door zich – met wetten en handhaving – in de spannen voor het voorkomen van gevaarlijke situaties waarbij de rechten van de mens (art. 2 EVRM – recht op leven of art. 8 EVRM – bescherming van de persoonlijke levenssfeer en milieu) actief moeten worden beschermd.

Wie handhaaft wat?

Daarnaast is er nog een ander probleem met de naleving van de regels en de handhaving: op grond van artikel 18.2a lid 1 Wm zijn diverse bestuursorganen bevoegd tot de bestuursrechtelijke handhaving van artikel 1.1a Wm, zoals de Minister, het college van gedeputeerde staten van een provincie, het college van burgemeester en wethouders van een gemeente of een waterkwaliteitsbeheerder (het dagelijks bestuur van een waterschap als het gaat om regionale wateren of Rijkswaterstaat als het gaat om Rijkswateren). Maar wie moet de naleving dan in welk geval precies in de gaten houden? Ook daar bleek onduidelijkheid over te bestaan.

En nog steeds is niet geregeld dat al die instanties (op dezelfde manier) controleren en handhaven. Eenduidige regels, met een eenduidige toezichthouder en een eenduidige aanpak, zoals destijds Minister van Nieuwenhuizen voorstelde, zullen meer bijdragen aan handhaving en naleving dan de algemene zorgplicht van de Wet milieubeheer.

Daarnaast is er ook nog geen specifieke regeling waarin ook nog andere regels opgenomen worden, zoals bijvoorbeeld ook de meldplicht voor incidenten of praktische regels hoe je verwezenlijking van risico's voorkomt. Tot slot past het ook in de lijn om voor concrete risico's concrete regels, meldplichten en zorgplichten op te nemen, zoals het BRZO, Wet op de bodembescherming of de Wet ter voorkoming van verontreiniging door zeeschepen.

Sunniva Fluitsma

Zie ook:

https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/vergiftigde-schippersvrouw-uit-ziekenhuis
https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2022/07/26/fosfine-alarm-gaat-weer-af-giftige-lading-aan-boord-van-twee-binnenvaartschepen/

https://www.nu.nl/zwolle/6148722/schip-met-graan-en-levensgevaarlijk-rattengif-ligt-stil-in-zwolle-eigenaar-wil-niets-zeggen.html

https://binnenvaartkrant.nl/tweede-kamer-schipper-volledig-informeren-bij-gegaste-lading

vragen van Sandra Beckerman (SP) :

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2021Z14167&did=2021D30205

Reactie vanuit het ministerie op bovenstaand schrijven:

Geachte deelnemers van het ketenoverleg Fosfine,

Onderstaande mail is gisteren verzonden na het Ketenoverleg Fosfine van afgelopen maandag. Ik begrijp dat er sprake is van een misverstand, doordat ik bij aanvang aangaf dat vanuit mijn directie geen deelname meer zal zijn aan het ketenoverleg. Uiteraard trekt IenW als ministerie zich niet terug uit dit overleg maar wel ligt de focus van de inbreng van IenW steeds meer op goede uitvoering en handhaving van het beleid.

Het gassen met fosfine is in bepaalde omstandigheden noodzakelijk. Een probleem hierbij was onder meer dat bepaalde biociden, losse fosfinetabletten, worden gebruikt waarvan er makkelijk één of enkele achter kunnen blijven. Vanuit mijn directie, de beleidsdirectie die zich bij IenW bezig houdt met het beleid voor toelating in de EU van dergelijke middelen is indertijd dit ketenoverleg opgezet. Hierbij is vanuit deze directie gewerkt aan het op EU-niveau realiseren van maatregelen met betrekking tot de toegelaten middelen en de wijze waarop deze worden toegepast. Ook blijft deze directie, vanuit de systeemverantwoordelijkheid voor biociden, werken aan betere uitvoering in Nederland zoals via het verbeteren van opleidingen van gassingenleiders.

Ik heb in het overleg aangegeven dat het goed is dat alle ketenpartners elkaar nu hebben gevonden in dit overleg en ik heb ook onderkend dat daarmee de problemen zeker nog niet opgelost zijn. Daarvoor moeten door alle partijen, inclusief Rijksoverheid, nog veel stappen worden gezet op dit dossier. Ook heb ik aangegeven dat vanzelfsprekend men mij nog mag benaderen, telefonisch of per mail, voor nadere toelichting en voor eventuele wijzigingen in toelating van fosfine op de Europese markt. Dit heb ik ook voorafgaand aan het overleg met de ILT zo afgesproken. Ik heb na die mededeling maandag de tijd genomen vragen te beantwoorden, en ook erkend dat dit voor de overlegpartners mogelijk een verrassing was, dus dat ook na het overleg daar nog met mij over gesproken kon worden.

Ik zie en begrijp de zorgen over de veiligheid rond fosfine en dat werk gaat door. De rol vanuit IenW in dit overleg verschuift wat mij betreft dus van het verbeteren van de toelatingsvoorwaarden van fosfine naar het daadwerkelijk aanpakken van de problemen in de praktijk. Ik hoop dat daarin nog stevige stappen gezet gaan worden.

Ik hoop dat deze mail het een en ander verduidelijkt.

Met vriendelijke groet,
Teamcoördinator (Nationaal Stoffenbeleid)

Wat kunt u doen?

Naar aanleiding van de eerdere voorvallen heeft de Onderzoeksraad in 2021 een vooronderzoek gedaan wat toen niet tot een volledig rapport heeft geleid. Daar is over bericht in de halfjaarlijkse Rapportage Ongevallen Scheepvaart , 2e semester van 2022. Deze vindt u op de website, het fosfine (voor)onderzoek wordt gemeld op pagina 11.

Mocht u nog informatie beschikken over recente voorvallen met fosfine in 2023, of in de toekomst melding krijgen over een nieuw voorval kunt u dat melden via scheepvaart@onderzoeksraad.nl of bij info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Onderzoeksraad voor de veiligheid

De Onderzoeksraad heeft eerder onderzoek gedaan naar fosfine in de binnenvaart. Hieronder de rapportage uit 2021:

Rapportage Ongevallen Scheepvaart mei 2021 - december 2021

Fosfine voorvallen binnenvaart, 27 juli 2021

Op dinsdag 27 juli 2021 omstreeks 20.00 uur ontving de Onderzoeksraad een melding dat er op drie verschillende locaties in Nederland binnenvaartschepen met een ernstig verhoogd fosfine gehalte waren aangetroffen. De drie schepen waren allen eerder op de dag beladen met tarwe. Fosfine wordt tijdens het transport gebruikt om de lading te beschermen tegen ongedierte. Voor het overladen van de lading dient er eerst ontgast te worden. Fosfinegas is zeer schadelijk voor de mens. Het eerste binnenvaartschip waarbij de schadelijke waarden fosfinegas werd aangetroffen, betrof het Nederlandse binnenvaartschip Coby, dat gelost moest worden op een locatie in Utrecht.

Het schip en de locatie werden geëvacueerd. De afkomst van de lading kon snel herleid worden tot een overslagbedrijf in Oss, waar de lading tarwe per trein uit Polen was aangevoerd. Snel was bekend dat dezelfde lading ook was overgeladen op de Nederlandse binnenvaartschepen Imatra en Semper-Spera. Ook deze schepen werden direct aan de kant gelegd in Zwolle respectievelijk Veghel. Bij beide schepen werd ook een ernstig verhoogd fosfinegehalte aangetroffen en de schepen werden geëvacueerd.

Het heeft weken geduurd voordat de Coby, Imatra en Semper-Spera waren gelost en weer veilig waren voor de opvarenden. Betrokken lokale en provinciale autoriteiten hebben zeer voorzichtig geacteerd waardoor het lang duurde, voordat het gas uit de schepen was. Die lange periode was er mede oorzaak van dat dit voorval regelmatig terug kwam in de landelijke media. De Onderzoeksraad heeft een verkennend vooronderzoek naar deze voorvallen uitgevoerd. Deze verkenning heeft duidelijk gemaakt dat bij het overslagbedrijf in Oss niet bekend was dat ongediertebestrijding met behulp van fosfine was toegevoegd aan de per trein vanuit Polen aangevoerde lading tarwe. De verplichte waarschuwingsetiketten ontbraken op de trein. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft de Poolse autoriteiten daarop aangesproken. Ook is gekeken naar vergelijkbare eerdere voorvallen en de acties die daarna in gang gezet zijn. Met name het voorval met het binnenvaartschip Fox in 2019, waarbij een schippersechtpaar zeer ernstig gewond raakte, is daarbij bekeken. Hier had de overslag van lading plaatsgevonden vanuit een zeeschip. Na dit voorval zijn protocollen in de havenverordeningen van de havens van Amsterdam en Rotterdam aangepast om herhaling te voorkomen.

In de voorverkenning is ook duidelijk geworden dat er geen bindende regelgeving bestaat voor het veilige (internationale) scheepstransport van bulkladingen onder gas. Tegelijkertijd is ook vastgesteld dat de voorvallen zoals hier beschreven, zich eigenlijk uitsluitend voor kunnen doen als er sprake is van ladingen die onder gas Nederland worden binnengebracht. In Nederlandse regelgeving met betrekking tot toepassing van gewasbeschermingsmiddelen is namelijk het overladen van gegaste lading wel toegestaan, maar mogen deze middelen in Nederland niet aan lading worden toegevoegd.

Gesprekken met de beleidsafdeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) geven het beeld dat er op het gebied van internationale regelgeving wel initiatieven worden genomen. Zo is er bij de Europese Safety Committee ADN een voorstel door Duitsland ingebracht en doet IenW richting de IMO aanbevelingen die het gebruik van zakken met fosfinetabletten (i.p.v. losse tabletten) in zeeschepen moeten bevorderen. Daarnaast is rond de fosfine-problematiek een ketenanalyse opgestart waarin onder andere vanuit de verschillende departementen ook de Inspectie leefomgeving en Transport (ILT), de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de Nederlandse Arbeidsinspectie participeren.

Samengevat kan worden gesteld dat vooral de bemanning risico's loopt als de aanwezigheid van fosfine niet bekend is of als fosfine niet geheel uit de lading is verwijderd voor de overslag, zonder dat dat bekend is. Voor beide gevallen is (inmiddels aangepaste) regelgeving in werking die, mede door meer alertheid bij de toezichthouder, een substantiële bijdrage aan het voorkomen van voorvallen moet leveren. Op grond van deze conclusie heeft de Onderzoeksraad besloten nu geen vervolgonderzoek te starten.

Reactie ASV: Misschien is het inmiddels toch tijd om een vervolgonderzoek te starten?

Wat kunt u doen?
Naar aanleiding van de eerdere voorvallen heeft de Onderzoeksraad in 2021 een vooronderzoek gedaan wat toen niet tot een volledig rapport heeft geleid. Daar is over bericht in de halfjaarlijkse Rapportage Ongevallen Scheepvaart , 2e semester van 2022. Deze vindt u de website, het fosfine (voor)onderzoek wordt gemeld op pagina 11.

Mocht u nog informatie beschikken over recente voorvallen met fosfine in 2023 of in de toekomst melding krijgen over een nieuw voorval, kunt u dat melden via scheepvaart@onderzoeksraad.nl. of bij info@algemeeneschippersvereeniging.nl

CCR workshop

CCR Workshop prijsstelling binnenvaart

Kennelijk wilde de Europese commissie een beeld krijgen van de wijze waarop in de binnenvaart de prijzen tot stand komen. Daarop heeft men de CCR gevraagd een bijeenkomst te organiseren.

Bij die bijeenkomst is de ASV ook uitgenodigd, waardoor ik digitaal aan mocht sluiten. De sprekers waren van tevoren vastgesteld waarbij Nederland ruimschoots vertegenwoordigd was.

De anderen, zoals de ASV, mochten vragen stellen, maar we werden meteen gewaarschuwd: Als het uit de hand zou lopen, zou men ons uit de vergadering gooien. Een bijzonder begin van de bijeenkomst, maar goed, we weten tenslotte dat het vast niet de CCR zelf was die de ASV op de lijst van genodigden heeft gezet.

Naast het stellen van vragen konden wij ook reageren in een chat en mails nasturen. Daar heeft de ASV dus ruimschoots gebruik van gemaakt, want het is duidelijk dat zaken die al jaren geleden door de ASV in een rondetafelgesprek in de Kamer aan de orde zijn gesteld, weer helemaal nieuw leken te zijn. Prettig is dat de ASV diverse malen is bedankt voor haar inbreng; de enige inbreng die direct van de schipper-eigenaars kwam.

Zwakke positie

De presentatie waarmee de CCR/CESNI-bijeenkomst geopend werd over prijsstelling was een prima presentatie die duidelijk aangaf welke zwakke positie de binnenvaartschipper heeft t.o.v. bijvoorbeeld de bevrachters en de aanbieders van het werk.

Duidelijk werd daarin dat de schipper eigenlijk helemaal niet in staat is om een prijs te bepalen; het is slikken of stikken. Ik heb namens de ASV gevraagd of men er over heeft gedacht wat meer markttransparantie na te streven, zodat er meer sprake is van een vrije markt in plaats van de huidige situatie waarin de bevrachter alles weet (waar zijn welke schepen en waar is welk werk) en de schipper niets weet (helaas, er is weinig werk..). Daarbij is het idee van Agora aangehaald, maar het antwoord was onbevredigend: we konden zelf voor meer markttransparantie zorgen. Een vreemde reactie waar ook niet op ingegaan kon worden, maar de opmerking is wel gehoord en de nadere uitleg over ons standpunt wat betreft markttransparantie is achteraf opgestuurd naar zowel de CCR als de Europese Commissie.

Later hield de NPRC een presentatie en DG MOVE vroeg na dit verhaal waarom er niet meer coöperaties zijn. Daar kwam geen antwoord op.

Ik heb later daarop in een chat gereageerd. Dit was de chat:

Good question from DG MOVE: why aren't there more cooperatives? A lot of ship-owners experience the working of this kind of cooperatives like "normal" brokers. In order to penetrate the market and attract new work, the transport price asked by a cooperative for a new contract will be as low as possible. And the skipper depends on those contracts. He/she is paid based on what has been agreed with the customer. Ergo: the cooperatives compete just like other brokers. This therefore affects negatively the price the skipper receives.

Oftewel: ik probeer uit te leggen dat zo'n coöperatie eigenlijk niet zoveel verschilt van een gewone bevrachter en doordat men moet concurreren om een contract binnen te krijgen, men een zo laag mogelijke prijs zal stellen, wat weer doorwerkt op het tarief dat de schipper ontvangt.

Beperken van kosten

De rederij van containerschepen vertelde over beperken van kosten door (semi)autonoom varen waar hij al de juiste vergunningen voor heeft in Vlaanderen en Wallonië. Het moet allemaal goedkoper en misschien kan de woning ook wel verdwijnen op het schip. Maar ja, door congestie in de havens (Rotterdam) zit men vaak zo lang aan boord…
.
Ik heb daar later deze chat over geschreven:

Er heeft zojuist een presentatie plaatsgevonden waarbij het beperken van de kosten een belangrijk onderdeel was (wat betreft de prijs). Wat ik wel vreemd vind betreffende de prijsstelling, is dat de enorme kosten waar de bestaande schepen tegenaan lopen door CCR/CESNI technische eisen genegeerd worden. Dat, terwijl er al een rapport ligt uit 2001 waaruit duidelijk wordt dat die kosten ver de waarde van de schepen, gebouwd voor 1976, overschrijden. In feite prijst de CCR zelf de helft van de schepen uit de markt.

Vragen beantwoorden

We moesten ook vragen beantwoorden. O.a. wat de meeste invloed heeft op de prijsstelling. Daarbij heb ik o.a. (wederom) aangegeven dat het gebrek aan markttransparantie een rol speelt.

Vraag 3:

Rekening houdend met de multimodale concurrentie, denkt u dat de manier waarop de prijs tot stand komt bij de binnenvaart een horde veroorzaakt voor de modal shift?

Ik was zeker niet de enige die zei dat dat zeker het geval was en er werk verdwijnt van water naar de weg.

Verladers hechten niet aan voortbestaan kleine schepen (in deze bijeenkomst)

In de middag kwamen de verladers aan het woord. Het is duidelijk dat de internationale verladersorganisatie ESC vooral kansen ziet voor de binnenvaart:

De vaarwegen hebben nog ruimte, er is minder personeel nodig op een schip dan bij de vrachtwagensector etc. Er werd gezegd dat de binnenvaart een heel betrouwbare sector is, niet snel maar wel betrouwbaar et cetera.

Ik merkte op dat die betrouwbaarheid wel erg aangetast wordt door achterstallig onderhoud van de vaarwegen door heel Europa. Dat dat ons ook onnodig duur maakt. Ook dat door CCR-regelgeving de schepen onnodig duur worden en er een omgekeerde modal shift plaatsvindt, mede doordat de schepen tot 1.500 ton uit de markt genomen worden.

Helaas was het antwoord van deze Nederlandse (!) vertegenwoordiger van de

verladers dat als kleinere schepen niet meer kunnen voldoen aan de huidige standaards, ze ook beter vervangen kunnen worden (dieptreurig gezien onze contacten met evofenedex).

Ik heb er nog wel een chat op geschreven dat oudere schepen waardevol en veilig zijn en bovendien heel duurzaam. Daar werd natuurlijk niet op ingegaan. We weten hoe het gaat: het onderwerp is afgebakend en moet passen in een mal en je moet vooral geen al te lastige vragen stellen, zeker niet als je de organisator indirect zelf aanspreekt op haar gedrag en de gevolgen ervan.

De Rabobank werd wel aangesproken op het niet investeren in (kleinere) schepen en dan kwam natuurlijk het verhaal van onzekere investeringen en dergelijke.

Vergroening en duurzaamheid

Vragen over accijns: als je het heft, dan moet het ten goede komen aan de sector en verder zo min mogelijk heffen, volgens diverse aanwezigen.
Als men spreekt over vergroening: ”zorg dat je subsidies krijgt”. Tja, daar gaan we weer.

Samenvatting

Al met al vond ik het een enorme herhaling van zetten en eigenlijk was het begin nog wel het meest interessant, maar verder is iedereen vooral zijn eigen straatje aan het schoonpoetsen en moet je vooral niet met iets anders aankomen dan datgene waar men nu mee bezig is.

Gelukkig kwam men helemaal op het einde tot een meer zinvolle discussie over de vergroening en hoe die betaald moet worden. Op mijn reactie dat ik de helicopterview mis wanneer de binnenvaart veel moet doen om CO2 uitstoot te verminderen, terwijl de vrachtwagens minimaal 6x zoveel per ton- kilometer uitstoten, kwam er instemmend geknik.

Verder heb ik de vraag gesteld wat nu de bedoeling is van deze bijeenkomst, wat men met eventuele conclusies doet en of er een vervolg op komt. Daar hebben wij geen antwoord op mogen ontvangen.

Sunniva

Na de workshop prijsvorming binnenvaart

Een visie vanuit de ASV, vertegenwoordiger van de binnenvaartondernemers

Hierbij wil ik u nogmaals danken voor de workshop price formation waarvan de ASV deel mocht uitmaken op 8 november jongstleden.
Misschien is het goed dat u weet wie deze brief aan u schrijft.

De ASV is een sociaaleconomische vereniging voor en door schippers. Het bestuur en de denktank bestaat merendeels uit actief varende schipper/eigenaars die zich op vrijwillige basis inzetten voor de belangen van deze sector. Er zijn geen betaalde krachten werkzaam binnen de ASV.

Doelstelling
De ASV 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.
- Het behoud van onafhankelijkheid.
- Functioneel hanteerbare reglementering.
- Uitbreiding en goed onderhoud van de vaarwegen.
- Goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.

Tot zover de introductie van de ASV.

Over de workshop
Als eerste wil ik u complimenteren met de organisatie van deze workshop en de manier waarop leidinggegeven is aan deze meeting. Een workshop waarbij naast presentaties ook enige inbreng mogelijk was door de participanten.
Het is een heel belangrijk onderwerp, omdat de binnenvaart een bijzondere sector is. Door het karakter van de binnenvaart is er geen sprake van een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod. De vraag naar scheepsruimte wisselt, maar het aanbod van schepen kan natuurlijk niet in die mate fluctueren. Daardoor moet er reservecapaciteit aan scheepsruimte zijn om vervoerszekerheid te kunnen bieden (bij bijvoorbeeld laag water). Die reservecapaciteit wordt in magere jaren echter “overcapaciteit” met desastreuse gevolgen voor de positie van de binnenvaartondernemer, zoals al onderkend is tijdens het verdrag van Rome.

Verdrag van Rome
Niet voor niets is er destijds gesteld in het verdrag van Rome (1954), dat de binnenvaart nooit zou kunnen functioneren in een vrije markt. Diepe crises zijn een weerkerend fenomeen waardoor ooit de schippersbeurs in het leven is geroepen na een diepzwarte crisis in de jaren 20 van de vorige eeuw.
De schippersbeurs is opgericht om het bestaan van de reservecapaciteit te waarborgen. Schippers moesten wachten op hun beurt (het toerbeurtsysteem), maar waren wel verzekerd van een bodemtarief voor hun werk. Die schippersbeurs werd, zoals u wellicht weet, verboden en afgeschaft in het jaar 2000, de festfrachten zijn verdwenen.
“De markt moest zijn werk doen”, maar voor wie en hoe? Is het nu beter? De positie van de particuliere schipper is verzwakt en de verlader wordt geconfronteerd met extreme prijsfluctuaties die er niet waren in de tijden van de schippersbeurs; die dempte de extremiteiten.

Markt, marktwerking en ontwikkelingen in de markt
In 2008 al bleek er een crisis te zijn die grote klappen heeft gemaakt in de sector. Deze klappen bleven redelijk onzichtbaar voor de buitenwereld. Dat kwam omdat de banken de aflossing van hypotheken van Nederlandse schepen, noch rente terugvorderden. Had de bank dat wel gedaan dan zouden niet alleen veel schepen, maar ook de binnenvaartpoot van de bank zelf failliet zijn gegaan. Daarmee was de crisis dus onzichtbaar en kwamen er geen crisismaatregelen. Dat heeft jarenlang voor grote problemen gezorgd voor ons, schippers. Het geld wat de schippers zelf bij elkaar gebracht hadden (het reservefonds) om de (over)capaciteit van de schepen in de hand te houden, is inmiddels in handen van het IWT-platform. De schippers hebben er niets meer over te vertellen.

Markttransparantie en AGORA
De presentatie tijdens de workshop over de prijsvorming (wat wordt er betaald om goederen over water te vervoeren) en de rol van de verschillende partijen daarin (wie en wat bepaalt de prijs en hoe liggen de marktmachtsverhoudingen?) was daarom een heel herkenbare presentatie van een markt die voor ons, de particu-

liere schipper, al sinds het afschaffen van “de schippersbeurs” zo functioneert.
Er ligt dan ook al een rapport uit 2012 getiteld “marktwerking en samenwerking” (Universiteit “Nijenrode”), waarin dezelfde conclusies werden getrokken (ik stuur hierbij een exemplaar daarvan mee). Conclusie ook in dit rapport: de particuliere schipper kan niet/nauwelijks zijn eigen prijs bepalen, het is slikken of stikken (dat geldt zowel voor de positie van de schipper ten opzichte van de reguliere bevrachters als tegenover de samenwerkingsverbanden).
Deze universiteit heeft destijds geopperd dat meer markttransparantie de positie van de schipper tegenover bevrachter c.q. een samenwerkingsverband (voor de schippers is het verschil niet zo groot als gesuggereerd wordt) gelijkwaardiger zou maken.

Men sprak in dat verband over iets zoals een “AGORA”
Agora is de Griekse benaming voor ‘plein’ of ‘marktplaats’: het hart van de stad en dé plek om kennis en wijsheid te delen en op te halen. Het is de plek waar ontmoeting en inspiratie centraal staan.

De uitkomsten van dit rapport boden daarmee de ASV de handvatten om met een gericht voorstel te komen. Er werd niet langer alleen om markttransparantie gevraagd, er was ook een uitgewerkt voorstel hoe die transparantie vorm zou kunnen krijgen.
De ASV zag met “AGORA” mogelijkheden voor een digitale “marktplaats” waar alle informatie op te vinden zou zijn. Waar is welk aanbod van werk en waar zijn welke schepen?
Dat zou de positie van de particuliere schippers (en verladers) versterken en er zou daardoor meer sprake zijn van een betere krachtsverhouding.

Milieuwinst, kostenbesparend en meer vervoerszekerheid
Een digitale marktplaats zoals “AGORA” heeft een aantal voordelen naast een sterkere positie voor de binnenvaartondernemer: Het zou al dat onnodige heen en weer varen van lege schepen beperken. Men kan immers via de site zien waar er (dichterbij) werk te halen is. Dat betekent een grote winst voor het milieu en is bovendien een kostenbeperkend middel aangezien er op dit moment ongelooflijk veel onnodige kilometers met lege schepen gevaren wordt, alleen omdat men afhankelijk is van de informatie die een betreffende bevrachter geeft, waarbij de binnenvaartondernemer de overzichtsinformatie ontbeert.

Wat heeft de ASV zelf gedaan?
Het feit dat de schippers een gebrek aan marktmacht hebben en daarmee een speelbal zijn van verladers en vooral bevrachters, is voortdurend aan de orde gesteld; In Europa, in de ESO (Europese Schippers Organisatie), bij DG MOVE, bij de Nederlandse Kamerleden, bij de diverse staatssecretarissen en ministers.
De crisis na 2008 maakte pijnlijk duidelijk hoe het met de positie van de particuliere schipper gesteld was; er kwam een binnenvaartambassadeur, een crisisberaad, een droge lading-comité, maar er kwamen geen voorstellen om de gevraagde markttransparantie te bevorderen.
In Nederland heeft de ASV veel aandacht voor AGORA gevraagd. Daaruit is een motie voortgekomen en aangenomen door de Tweede Kamer die de Minister oproept AGORA uit te voeren. Daarbij wees een Kamerlid de Minister op het feit dat dit systeem ACM-proof is. Daarmee was het argument van tafel dat zo’n veilingsysteem niet zou mogen, omdat het “ingrijpen in de markt” zou zijn.
De Tweede Kamer nam in 2017 bovendien een motie aan waarin men de regering verzoekt om tot concrete voorstellen te komen om de markttransparantie te verbeteren.

En nu?
Waar leidt een workshop toe, anders dan het delen van informatie? Wij hopen dat het leidt tot herbezinning en het zetten van noodzakelijke stappen.
Tot nu toe is er in Europa niets concreets gebeurd aan de positie van de binnenvaartondernemer en de gevolgen voor de hele maatschappij daarvan.
Gevolgen die groot zijn: tenslotte hebben verladers de schepen nodig, heeft de maatschappij vervoer nodig en zou er sprake moeten zijn een gezonde economische binnenvaartsector, zeker in deze onrustige tijden.

Praten óver de binnenvaart maar niet echt mét die groep waar het over gaat -de particuliere binnenvaartondernemer- zal de positie van de particuliere binnenvaartondernemer niet versterken, en dat is wel hard nodig wil er sprake zijn van een continuïteit in voortbestaan van deze sector, in vertrouwen in een toekomst voor de sector, daardoor in zinvolle investeringen in innovaties en vergroening en in jongeren die een binnenvaartbedrijf willen starten.

Ik hoop met dit schrijven een bijdrage te kunnen leveren aan deze interessante discussie.

Sunniva Fluitsma

Nautisch Technisch

Duitse vaarwegenproblematiek

De ASV heeft een brief geschreven aan Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn over de situatie op de Duitse waterwegen. Daar is onderstaand antwoord op ontvangen:

Situatie op Duitse waterwegen

- uw brief, hier ontvangen op 2 oktober 2023

Geachte heer of mevrouw, beste ASV-team,

Graag wil ik u bedanken voor uw brief over enkele situaties bij sluizen op Duitse waterwegen. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik uw zorgen zeer begrijp. Het ondersteunen en promoten van de vrachtscheepvaart is ook mijn voornaamste interesse. Ik maak me ook zorgen over het behoud en de promotie van goederen op de waterwegen, niet alleen om economische maar ook om ecologische redenen. En dat klopt, Duitsland is een pionier op het gebied van de afstandsbediening van sluizen. Bedankt voor het compliment. De afgelopen jaren hebben we veel geïnvesteerd in controlecentra waar meerdere sluizen op een traject worden geactiveerd om het verkeer verstandig te regelen en juist datgene tegen te gaan waar u zich zorgen over maakt: het gebrek aan personeel. In de regio Hannover bevindt zich een vrij nieuw controlecentrum. Recente technische activiteiten daar waren gericht op het openen van de sluizen van Lüneburg (scheepslift (SHW)), Uelzen, Üfingen en Wedtlenstedt. Volgens mijn informatie zijn uw beschrijvingen van toepassing op de SHW en de Uelzensluis. In beide gebouwen was er gedurende 2023 een personeelstekort. Helaas worden er regelmatig individuele nachtdiensten geannuleerd vanwege leeftijdsgebonden vertrek, vakanties en langdurige ziekte. Excuses daarvoor.

Volgens plan had de Uelzensluis al geruime tijd verbonden moeten zijn met de LZ Hanno. De voltooiing van de werkzaamheden is inmiddels in zicht. Vanaf vandaag wordt tot Pasen 2024 een stabiele bediening op afstand van Uelzen II verwacht. De informatie geldt niet voor de sluizen van Üfingen en Wedtlenstedt. Er was alleen personeelsverzuim van korte duur (21 februari 2023, verlies van de late dienst, 14 en 23 maart, verstoring vanaf 18.00 uur, 21 en 22 en 23 maart, verlies van een hele dag). Volgens mijn informatie is er geen tekort aan personeel bij de sluizen op de West-Duitse kanalen. Alleen bij verhoogd personeelsverzuim, bijvoorbeeld door ziekte (Corona e.a.), worden individuele diensten geannuleerd. In 2023 waren er 13 ploegen verspreid over de hele wijk. Onverwachte afsluitingen die grote gevolgen hebben voor het scheepvaartverkeer komen momenteel niet voor en hebben zich de afgelopen jaren ook niet voorgedaan. Ondanks dat er veel reparaties nodig zijn, functioneren de sluizen goed en worden ze voortdurend verbeterd. Tijdens de sluitingsperiode voor het herstel van de grote Dattelnsluis zullen gemiddeld 33 vrachtschepen per dag worden geschut via de kleine kolk, met een capaciteit van 60 schuttingen per dag. Als schepen op onregelmatige tijden aankomen, kunnen er wachttijden ontstaan, maar de capaciteit van de sluis wordt in geen geval overschreden. Onze collega's ter plaatse proberen de wachttijden zo snel mogelijk te verlagen. We zullen ook doorgaan met onze inspanningen om sluizen op afstand te bedienen. Op de Duitse waterwegen zijn al 36 controlecentra (LZ) in gebruik genomen. Met het controlecentrum van Passau openen we over een paar dagen nog een controlecentrum. Van de 210 scheepssluissystemen (vrachtvervoer) wordt momenteel 58% op afstand bediend en slechts 42% ter plaatse. Wij streven ernaar dat in de komende tien jaar ruim 80% van de sluissystemen zijn aangesloten op controlecentra. Ik wens u en uw clubcollega's een goede reis op de Duitse waterwegen en verblijf met vriendelijke groeten.

Verslag overleg Maascorridor

Na een welkom en snel voorstelrondje beginnen we op 13 oktober 2023 met Maascorridor overleg nr. 17. Het overleg is heel druk bezocht, wat laat zien hoe ingrijpend men de komende stremmingen vindt. Er waren naast de ASV diverse andere binnenvaartondernemers en verladers, (container)transporteurs, havenmanagers en personen met diverse RWS-functies.

Wet natuurbescherming

Er werd eerst uitleg gegeven over de regels rondom Flora & Fauna bij uitvoering van werkzaamheden.
We moeten dealen met een Wet natuurbescherming sinds 2017, welke zorgt voor een grote impact bij werken. Ecologisch werkprotocol (EWP) komt voort uit de wet natuurbescherming. Bijv. vleermuizen ontheffing aanvragen kan zomaar een jaar duren. Daar moet RWS rekening mee houden. Daardoor kunnen werkzaamheden ineens langer duren.
-vraag: bij volledige afsluiting Julianakanaal; wat zijn daar gevolgen voor de ecologie? Dat moet gedurende één heel jaar onderzocht worden: in mei 2023 is hiermee begonnen. Met die uitslag moet een werkplan gemaakt worden.
-vraag: hoe maakt men de afweging tussen economisch en ecologisch? In de wet is economisch geen argument. Economie gaat dus nooit voor ecologie.

Weurt:

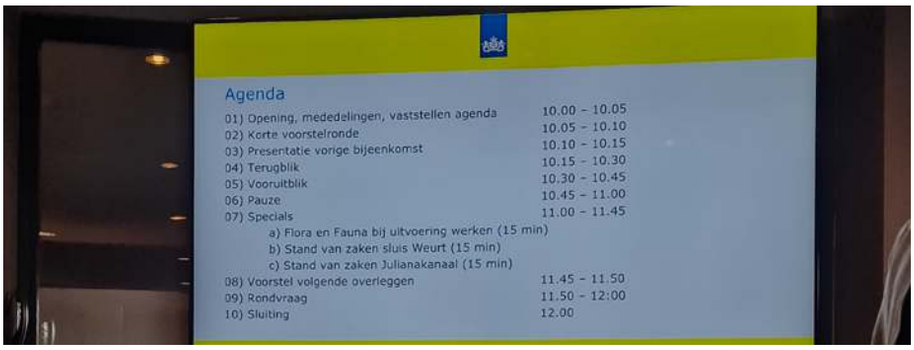
Stand van zaken: Zoals we weten is het systeem aan het einde van zijn levensduur. Het geplande VenR project start pas in 2026/2027: Dan wordt gestart met álles te vernieuwen aan Weurt West. Tot die tijd moet de sluis blijven functioneren. RWS heeft extra geld gekregen voor nieuwe tandwielen. Om het functioneren tot eind 2026 zeker te kunnen stellen is gekozen voor revisie van de aandrijflijnen van de binnen- en buitendeuren. Dit zal van 5 februari t/m 26 mei zijn: 16 weken! Waal en kanaalhoofd wil men tegelijk aanpakken. Men hoopt erop dat er in het voorjaar voldoende water in de rivier is om de Oostsluis te kunnen gebruiken.

Alternatieven aangedragen om reverse modal shift te voorkomen

Er wordt gevraagd waarom men niet de deuren om de beurt reviseert en daardoor de mogelijkheid houdt om nog de halve kolken te kunnen gebruiken. De Waaldeur is een Hoogwaterkering, deze moet altijd presenteerbaar zijn. En een deur bovenin op steunpunten zetten mag tot maximaal 5 bft. Daarbij hangt de deur dan ook in de weg voor de diverse werkzaamheden. Wanneer een sluisdeur boven op blokken wordt gezet, dan kan dat zoals aangegeven tot max 5 bft.
Probleem is dat de rest compleet ontmanteld wordt. Dus wanneer er storm komt, kan men niet de deur even laten zakken. Daarom wil RWS eigenlijk de boel vervangen met de deuren staand op de grond (en dan is er dus ook geen schutmogelijkheid).
Er is dan door de zaal nog geopperd om de betreffende deur eruit te halen. Dat geeft natuurlijk weer veel meerwerk, langere duur en kosten. Daardoor kwam dan eigenlijk ook het voorstel om 1e deur begin 2024 te doen en 2e deur begin 2025.
Verder heeft de aannemer simpelweg onvoldoende mensen beschikbaar om 16 uur per dag te kunnen werken.
Er wordt door enkele verladers en disponenten uitgelegd dat dit omgekeerde modal shift betekent. Ze hebben klanten die dan gewoon voor de vrachtwagen kiezen in plaats van meer te willen betalen, omdat het schip om moet varen.

Onacceptabele planning

Wij vroegen ook hoeveel slijtage er is nu de deuren met lage snelheid openen en sluiten. Er is nu geen slijtage, maar wel metaalmoeheid. Er kan zomaar een stuk afbreken dat ongecontroleerd tussen de tandwielen komt.
De planning loopt, maar is met zwaarwegende redenen nog aan te passen. Na wat discussie hierover komt er nog een



voorstel vanuit de zaal: 1 deur begin 2024 en de 2e deur begin 2025 en telkens met de andere helft doorschutten. Dit voorstel wordt breed gedragen, hoewel ook dit een gok is of het systeem het zolang uithoudt. Algehele conclusie in de zaal: zoals de planning nu is, is deze onacceptabel.

Julianakanaal:

Rijkswaterstaat blijft erbij dat men de hele vaarweg voor maanden wil stremmen en blijft hameren op de stelling: “veiligheid mag niet wijken voor economie”.

Wie heeft er eigenlijk om verruiming gevraagd? Niemand?

Wat blijkt? Niemand heeft om de verruiming gevraagd! Ons wordt verteld: “dit is besloten in Den Haag”.

Ook verladers, mensen van de havens, containertransporteurs zeggen geen belang te hebben dat er met koppelverbanden gevaren kan worden straks.
Hoe is het mogelijk dat de antwoorden op achterstallig onderhoud zijn dat er geen geld, mensen en/of middelen zijn. Maar tegelijkertijd zet men zoveel in op iets waar de “stakeholders” (zoals dat zo mooi heet) niet op blijken te zitten wachten.

Het kan ook anders
De ASV heeft er nogmaals op gehamerd om (als het dan toch moet) net als in Duitsland de werkzaamheden onder water uit te voeren en daarbij éénrichtingverkeer zoals nu mogelijk te houden.

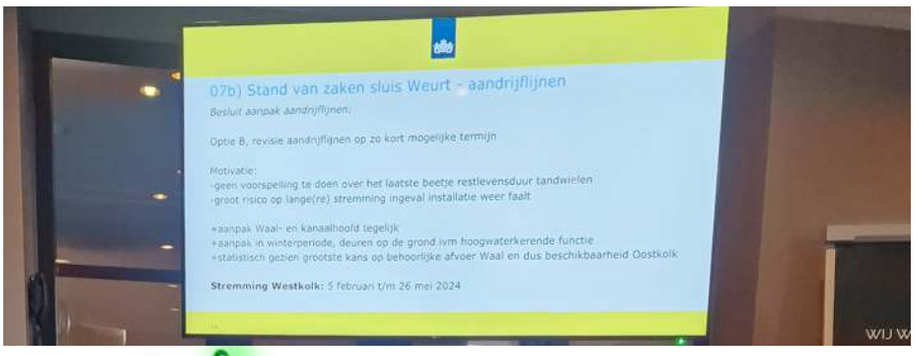
Probleem 1 is dat er een aantal schepen is dat consequent veel te hard voorbij vaart. En dat er heel veel “net geen aanvaringen” zijn.

Maar bovendien kost het opruimen en baggeren van de bouwkuip nagenoeg net zo veel tijd als afmaken ervan. Ook voor het opruimen ervan moet de vaarweg afgesloten worden. Als men domweg de damwanden eruit trekt, is men bang dat het kanaal lek raakt. Men wil met stenen dammen de bouwkuip afsluiten, leegpompen, damwanden verwijderen en bodem repareren.

Alles al besloten of toch niet helemaal?

Alles lijkt al een besloten zaak. Toch is dat nog niet helemaal het geval.
De Minister kan nog op andere gedachte gebracht worden door de huidige en komende analyses.
Op de Betuweroute en de weg is komende tijd ook veel onderhoud. Ook heeft de ASV ingebracht dat er afgesproken was dat, wanneer er een stremming komt er dan op de andere routes geen oponthoud mag zijn. Deze afspraak wordt verbroken wanneer men dit doorzet. Bij Bosscheveld wil met onderhoud gaan plegen en bij het begin van het Albertkanaal bij Antwerpen zal er meerjarig oponthoud zijn wegens gereguleerd éénrichtingverkeer.
Ook bij dit punt was de conclusie uit de hele zaal: onacceptabel.

23 januari 2024 is het volgende gebruikersoverleg



Bedieningscertificaten België

Een scheepsstation mag enkel bediend worden door een persoon die in het bezit is van een gepast bedieningscertificaat.

Soorten certificaten
Het BIPT organiseert de examens voor volgendecertificaten:

- beperkt certificaat van radiotelefonist vanscheepsstations (VHF) - pleziervaart en binnenvaart;
- short range certificaat (SRC) - pleziervaart en niet-betalende passagiers;
- beperkt certificaat van operator (ROC) - pleziervaart en beroepsvaart (SOLAS);
- LRC (Long Range Certificaat) - (NON SOLAS) schepen, zoals pleziervaart;
- algemeen certificaat van operator van scheepsstations (GOC) - beroepsvaart (SOLAS).

In de onderstaande tabel kan je terugvinden welke toestellen je mag gebruiken met je bedieningscertificaat.

	VHF	SRC	LRC	ROC	GOC
VHF-marifoon	X	X	X	X	X
Draagbare marifoon	X	X	X	X	X
NAVTEX	X	X	X	X	X
EPIRB 406 MHz		X	X	X	X
SART		X	X	X	X
VHF-DSC-marifoon		X[1]	X[1]	X[2]	X[2]
MF/HF-marifoon			X		X
MF/HF-DSC-marifoon			X		X
Inmarsat			X[3]		X
AIS	X	X	X	X	X

VHF-DSC: 1SRC klasse D
[2] :ROC GOC klasse A
[3] Enkel Inmarsat-C

Controleer de geldigheid van jouw certificaat voor vertrek.
De VHF- en SRC-certificaten uitgereikt tussen 31 mei 2012 tot 1 januari 2019 blijven onbeperkt geldig.
De certificaten uitgereikt na 1 januari 2019 hebben een geldigheidsduur van 5 jaar.
Certificaten waarop geen einddatum staat behouden hun onbeperkte geldigheidsduur, op voorwaarde dat er geen wijzigingen dienen te gebeuren, zoals adreswijziging enz.

EXAMENS

De inschrijvingen gebeuren minstens 3 weken op voorhand via email naar examen@bipt.be.
De kostprijs per examen bedraagt € 33.36.
Voor de deelname aan het SRC-examen dien je in het bezit te zijn van het bewijs van deelname aan een cursus van een door het BIPT goedgekeurd opleidingscentrum.
Opgepast! Jouw deelnemingscertificaat heeft maar een geldigheid van 1 jaar. Binnen deze periode dien je te slagen voor het examen.

STORINGEN

Storingen op de radioverbindingen kunnen worden gemeld aan het BIPT.

- ► E-mail: ncs-nl@bipt.be
- ► Tel.: +32 2 226 88 01
  (werkdagen van 8.30 tot 17 uur)

OVERDRACHT VAN CALLSIGNS

Het is niet meer toegestaan om de callsigns (roepnamen) van schepen over te dragen bij de verkoop van schepen.
Ook kan er geen overdracht meer zijn als de apparatuur van een oud schip wordt overgeheveld naar een nieuw schip. Ieder nieuw schip krijgt een nieuwe callsign.

VDES

In navolging van de internationale akkoorden aangaande het gebruik van VHF-marifoons zal vanaf 1 januari 2023 het VDES (VHF Data Exchange System, het nieuwe kanaalplan dat digitale kanalen invoert) in gebruik genomen worden. Hierdoor moet tussen 1 januari 2023 en 31 december 2023 ELKE marifoon

geprogrammeerd worden volgens dit nieuwe frequentieplan.

De VDES-kanalen mogen vanaf 1 januari 2023 niet meer gebruikt worden voor analoge spraakcommunicatie. Maak daarom tijdig een afspraak met een hersteller of installateur.

In de et tabel kan je terugvinden hoe jouw marifoon dient gebruikt te worden.

Meer informatie over de invoering van het VDES vind je in de mededeling van 30/08/2022 op de BIPT website: https://www.bipt.be/consumenten/publicatie/mededeling-vdes-programmatie-van-marifoons

Kanaal	Gebruik tot 31/12/2022	Gebruik vanaf 01/01/2023
24	Duplex	Digitaal – kanaal wordt geblokkeerd voor analoge spraakcommunicatie
25	Duplex	Digitaal – kanaal wordt geblokkeerd voor analoge spraakcommunicatie
26	Duplex	Satelliet – kanaal wordt geblokkeerd voor analoge spraakcommunicatie
27	Duplex	Kanaal wordt verdeeld in - 1027 (spraakcommunicatie toegestaan), en - 2027 (verboden voor analoge spraakcommunicatie)
28	Duplex	Kanaal wordt verdeeld in - 1028 (spraakcommunicatie toegestaan), en - 2028 (verboden voor analoge spraakcommunicatie)
84 & 85	Duplex	Digitaal – Kanaal wordt geblokkeerd voor analoge spraakcommunicatie
86	Duplex	Satelliet – Kanaal wordt geblokkeerd voor analoge spraakcommunicatie

SIMPLEX- EN DUPLEXKANALEN

Let er bij de aankoop van een nieuw toestel op dat het reeds geprogrammeerd is voor het gebruik van het VDES. Voor de nieuwste toestellen is er geen probleem, daar zijn de kanalen al aangepast aan het VDES.

In het VDES-systeem worden de duplexkanalen gesplitst in twee simplexkanalen en een duplexkanaal.

Om onveilige situaties en onderbrekingen van de communicatie te vermijden is het van groot belang dat je het juiste kanaal kiest. Als voorbeeld nemen we kanaal 19. Dit moet op het display aangeduid zijn door “19”, dan ben je zeker dat het een duplexkanaal is. Aanduidingen als “1019” en “2019” zijn de aanduidingen voor de simplexkanalen.

Let op: de aanduiding 10 en/of 20 kunnen kleiner aangeduid worden dan het eigenlijke kanaal.

BIJKOMENDE MARIFOONKANAALWIJZIGING VOOR DE JACHTHAVENS

Door de ingebruikname van het VDES en na coördinatie met de Nederlandse dministratie is er een akkoord bereikt om kanaal 31 voor de jachthavenautoriteiten te gebruiken.
Om een jachthaven die uitgerust is met een marifoon te contacteren, zal je eveneens dit kanaal moeten laten programmeren. Dit gebruik was voorheen in België verboden.

STATIONSVERGUNNING

Het vroegere gele of groene vergunningsformulier werd vervangen door een wit formulier in A4-formaat met het nieuwe BIPT-logo.

Wie nog beschikt over een oud exemplaar loopt het risico om bij controle gesanctioneerd te worden.
De vervanging van een bestaande vergunning wordt aangevraagd door het aanvraagformulier ingevuld terug te sturen naar migration.crm.bmr@bipt.be. Dit is kosteloos.

Het formulier kan je online terugvinden op de website van het BIPT: www.bipt.be -> radiofrequenties -> Privégebruik/hobby -> Maritiem, en dan naar beneden scrollen naar Documenten en daar klikken op Aanvraagformulier voor stationsvergunning.

Voeg hierbij volgend(e) document(en) toe:
- voor de pleziervaart het registratiedocument van de FOD mobiliteit;
- voor de beroepsmatige binnenvaart de meetbrief en het ENI-document;
- voor de koopvaardij en zeevisserij de zeebrief van de FOD Mobiliteit.

Indien je voor het eerst een stationsvergunning aanvraagt, of een reeds gemigreerde vergunning wenst aan te passen, stuur dan de aanvraag naar Maritiem@bipt.be.

Vergroening Binnenvaart

Verslag Bijeenkomst Verduurzaming binnenvaart 28-11-2023

Vertegenwoordiging ASV: Ron Breedveld

Deze bijeenkomst is geïnitieerd door het overlegorgaan voor de binnenvaart in oost-Nederland. Deelnemers van het orgaan zijn de provincies Overijssel en Gelderland en Rijkswaterstaat Oost-Nederland. De bijeenkomst vindt plaats bij Thecla Bodewes Shipyard te Kampen en is georganiseerd door Miranda Volker van Logistic Navigators. Het overlegorgaan is al geruime tijd bezig met de oriëntatie op het vlak van verduurzaming van de binnenvaart en de bijeenkomst vandaag heeft tot doel te komen tot concrete casussen.

Na een welkomstwoord door een vertegenwoordiger van de scheepswerf en een toelichting van het programma door de provincie Gelderland hebben diverse sprekers gepresenteerd waar zij zich mee bezig houden op het gebied van verduurzaming van de binnenvaart.

1e spreker: Movares
Movares adviseert de overheid over de te volgen route om de binnenvaart te verduurzamen. Het gaat daarbij om de doelstellingen 30% reductie in 2030 en emissievrij in 2050. Zeker voor de doelstelling 2030 wordt veel verwacht van stage V en (bijmenging van) HVO. Andere innovatieve ontwikkeling zoals het varen op batterijen en alternatieve brandstoffen (bijv. Methanol) zullen zeker een rol hebben in het verduurzamen van de binnenvaart, maar daar zijn op dit moment nog te veel obstakels voor brede uitrol. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheden voor opladen en bunkeren die er nu nog niet zijn. Momenteel is de verduurzaming van de binnenvaart nog niet op stoom. De verwachting is dat ophanden zijnde regelgeving omtrent biobrandstoffen en uitstootrapportage een positieve boost zal geven.

2e spreker:– Panteia
Panteia is gevraagd door het ministerie om te kijken wat de behoeften en mogelijkheden zijn voor Clean Energy Hubs, oplaad- en bunkerpunten ten behoeve van het opladen van batterijen en bunkeren van andere brandstoffen dan gasolie. Omdat momenteel niet duidelijk is wat in de toekomst de verhoudingen zullen zijn van de technieken en brandstoffen, is de behoefte van het netwerk moeilijk in te schatten. Wat Panteia gedaan heeft, is een inschatting van wat bij de diverse brandstoffen en batterijtechnieken de actieradius zou zijn. Op basis daarvan is gebleken dat het netwerk van laad- en bunkerpunten dichter zal moeten zijn dan het huidige netwerk van bunkerstations. Uiteindelijk heeft men een kaart gemaakt van Nederland waarop door het hele land mogelijke locaties zijn aangegeven. Wat realiseerbaar zal zijn, hangt onder andere af van vergunningverlening en behoefte in de zin van exploitatie (het verdienmodel).

3e spreker: Cognauship
Onderzoekt en adviseert over de technieken en mogelijkheden die er op dit moment zijn om te verduurzamen. In zijn presentatie geeft hij weer wat de mogelijkheden zijn voor bestaande schepen:

Nabehandelingssysteem installeren, vervanging door Stage V motoren, ombouwen naar andere brandstof (LNG, methanol, etc.), ombouwen naar dieselelektrisch en elektrificeren in combinatie met voorbereiding op overstap naar batterijen of brandstofcel.

De kosten voor ombouw loopt bij de mogelijkheden op. Gezien de huidige stand van zaken qua techniek en financiering zijn de opties op moment in principe het installeren van een nabehandelingssysteem of de motoren vervangen door stage V. Men verwacht wel dat vooral elektrificeren de toekomst is voor de binnenvaart, al is nog niet duidelijk welke energiedrager zal gaan domineren.

4e spreker: – Logistic Navigators
Door de uitloop van de andere sprekers heeft Logistic Navigators niet veel tijd om de financiering van de verduurzaming van de binnenvaart te bespreken. Logistic Navigators heeft onderzoek gedaan naar wat de kosten zijn per scheepsgrootte om de motoren te vervangen voor stage V. Daarnaast zijn ze in gesprek gegaan met banken hoe zij financiering zien. Vooral de waarde van het schip en hoe hoog de benodigde investering procentueel is, zijn van belang. De conclusie is dat het zonder subsidie in veel gevallen een onrendabele investering is, zeker voor kleinere schepen.

Alle sprekers hadden een grafiek in hun presentatie opgenomen waarin werd uitgebeeld hoe fossiele brandstoffen vervangen zullen gaan worden door alternatieven. Het zijn mooie ambities, maar er is nog veel werk aan de winkel om het te realiseren.

Na de sprekers volgt een rondleiding over de werf.

Na de rondleiding over de werf wordt de groep gesplitst in drie werkgroepen om te bespreken welke techniek en brandstof voor een bepaalde goederensoort het meest geschikt is. Elke werkgroep bespreekt daarbij een van de landingssoorten; agri, zand/grind of containers. De organisatoren had zo goed mogelijk de deelnemers verdeeld, zodat de juiste kennis in de juiste werkgroep zit.

Na drie kwartier sparren in de werkgroepen zijn de bevindingen gepresenteerd. Samengevat is het kiezen van een techniek/brandstof voor een bepaalde ladingsoort heel lastig onder andere omdat de lading zeer verschillende afstanden af moet leggen. Aan de zijde van de verladers zijn vooral de transportkosten belangrijk. Het belang daarvan verschilt. Vooral bij zand en grind is het aandeel transport in de kosten hoog. In wezen is het de klant die de verduurzaming zal moeten bekostigen, echter is daar nog een grote terughoudendheid. Er wordt van de aankomende

uitstootrapportage niet verwacht dat dit zal veranderen. Men zal eerder in hun eigen productieproces proberen te reduceren. Al met al is een snelle verduurzaming van de binnenvaart niet mogelijk zonder aan concurrentiekracht in te leveren.

Verduurzamen zal dan ook in kleine stappen moeten worden gedaan, waarbij realistisch gekeken moet worden naar de mogelijkheden van de schepen en de binnenvaartondernemers. Vooral de kleine schepen kunnen niet mee in de verwachtingen. Daarvan wordt al gevreesd dat ze er over vijftien of twintig jaar niet meer zijn. Van die ondernemers investeringen vragen die de waarde van het schip ver overstijgen, kan niet. Met het installeren van nabehandelingssystemen kunnen veel goede motoren op het niveau van stage V worden gebracht, mits certificering mogelijk wordt gemaakt op het moment dat er een nieuwe motor voor wordt geplaatst. Een volgende stap is de bredere inzet van biobrandstoffen. Voorwaarde is dat het veilig moet kunnen. Ook het prijsverschil met gasolie is momenteel een beperkende factor.

De werkgroepen zijn het erover eens dat technieken zoals waterstof en batterijcontainers nog in de kinderschoenen staan. Het beste kan gericht worden op wat nu mogelijk is en de ontwikkelingen omtrent de nieuwe technieken af te wachten. Over tien of vijftien jaar is er veel meer bekend en zal duidelijker zijn wat de beste optie is. Het jaar 2030 is al snel om de doelstelling voor dat jaar te halen. Het merendeel van de aanwezigen denkt niet dat het haalbaar is. De sprekers daarentegen denken dat het nog mogelijk is. Er schijnt namelijk nog het een en ander te winnen te zijn in het vaargedrag (tientallen procenten uitstoot). De bijeenkomst wordt afgesloten met de melding dat het overlegorgaan aan de slag gaat met de opbrengst van vandaag en het verder wil concretiseren. Misschien dat een bijeenkomst als deze vaker zal worden georganiseerd. Er wordt als laatste nog meegegeven dat maatregelen ter bevordering van de verduurzaming van de binnenvaart op Europees niveau moeten worden genomen.

Geen stappen Ministerie richting onderzoek biobrandstoffen

Geen stappen vanuit het Ministerie richting onderzoek biobrandstoffen (met name FAME)

Verslag FOLLOW UP PANTEIA ONDERZOEK BIOBRANDSTOFFEN

Op 24 oktober vond er een overleg plaats over de voortgang van het onderzoek naar het gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart.

Om met de deur in huis te vallen: Tot op heden is er géén onderzoek of proef gestart vanuit de overheid! En dat was wel de afspraak.
In april 2023 werd beloofd om de proef te starten vóór november 2023, want dat was het beste voor de proef. Het gaat er namelijk o.a. om hoe biobrandstoffen zich houden bij lagere temperaturen. Temperaturen die laag zijn buiten in combinatie met FAME is natuurlijk wachten op ellende. De proef uitstellen tot het voorjaar, met hogere temperaturen, kan daarom nooit een goed beeld geven van de risico's.

Waarom wordt de proef uitgesteld?
Het argument is dat I&W geen geld heeft, waardoor men dit jaar geen proef zou kunnen starten. Een bizar argument als je hoort wat voor investeringen er allemaal van de binnenvaartondernemers verwacht worden.
De proef is dus nog helemaal niet van de grond gekomen over de gevolgen van biobrandstof (met name FAME) en de voorwaarden waaronder het wel zou kunnen werken. Het blijkt bovendien dat er ook voor het aankomend jaar nauwelijks geld aanwezig is voor de proef. Er wordt nota bene aan "de sector" gevraagd om via financiële middelen de proeven alsnog mogelijk te maken!
En de vraag aan het ministerie naar geld voor dit onderzoek stelde toch al weinig voor: zeker gezien de risico's die ondernemers lopen als men meedoet met die proef. Risico's op schade aan de motoren en ongevallen. Kennelijk vindt men dat een groot deel van die risico's maar door de binnenvaartondernemers zelf genomen moeten worden.
Een budget van € 500.000 is natuurlijk al veel te weinig voor zo'n proef, maar dat geld blijkt bij lange na niet door het ministerie hiervoor opgehoest te worden. Ondertussen praat men eenvoudig over "good housekeeping" bij het varen op biobrandstof waarbij de schipper toch (minimaal) zo'n € 60.000,- mag investeren. Alleen om op biobrandstof te kunnen varen. De ASV heeft uitgesproken dit schandalig te vinden: een proef zeggen uit te gaan voeren maar niet de middelen ervoor ter beschikking stellen.

Hoe zit het met de certificaten van de motoren bij het varen met biobrandstoffen?
Onze motoren hebben een bepaalde typegoedkeuring met certificaten e.d., daar is o.a. de garantie aan gerelateerd. Maar als de scheepseigenaar zich niet aan de voorwaarden houdt voor juiste gebruik van de motor, ergo met een bepaalde blend gasolie vaart die de motor schade kan berokkenen, vervalt het certificaat.

Dit geldt trouwens niet bij 100 % HVO. HVO is hiervan vrijgesteld, want dit is een stabiel product en kan zonder enig probleem worden toegepast op onze huidige motor. Maar let op, inmiddels is er ook al HVO met FAME in oploop wat ook weer voor problemen zorgt.

Veiligheid versus harde euro's
We horen regelmatig de termen "level playing field" en "bunkertoerisme". Het blijkt dat de veiligheid van de schipper minder het uitgangspunt is dan de belangen van de bunkerstations. De bunkerstations zijn namelijk bang dat de schippers in de ons omliggende landen gaan bunkeren als daar geen sprake is van biobrandstoffen bijmenging (met name FAME). Dus wordt er gesuggereerd dat Duitsland en België ook wel mee zullen bewegen, maar voorlopig loopt Nederland op de troepen vooruit. Opmerkingen vanuit de ASV dat we met nog wel meer landen te maken hebben en moeilijk iedere keer als we Nederland binnenkomen de bunkers schoon kunnen maken, worden genegeerd.

Good housekeeping
Inmiddels zijn enkele grote tankerrederijen zelfstandig gestart met testen van hun eigen schepen. Daarvoor heeft men grote investeringen gedaan (in de bunkers). Zo zijn verwarmingselementen geplaatst, dagtank en filtersystemen aangepast.
*Bij navraag bleek dat de investeringen bij een gemiddeld schip in totaal geschat worden op €60.000,- en dat alleen om biobrandstoffen te kunnen toepassen!
Er werden opmerkingen gemaakt dat we natuurlijk wel uit moeten gaan dat "good housekeeping" nu eenmaal noodzakelijk zal zijn (een woord dat lijkt te impliceren dat de gemiddelde schipper niet goed voor zijn motor/machinekamer zou zorgen).

De ASV heeft erop gewezen dat de CCR ervan uitgaat dat bij biobrandstoffengebruik dat één op één zo te gebruiken moet zijn en de kosten niet mogen toenemen. Daar wordt (natuurlijk) niet op gereageerd.

Kwaliteit en veiligheid
Ernstig is dat er geen garantie is voor een bepaalde kwaliteit. Dat is nu al niet zo met de nodige gevolgen van dien, zoals gepresenteerd is in de ASV-voorjaarsvergadering. Van alles wordt er in de brandstof gegooid tot metaaldeeltjes aan toe.

Daar schijnen nu betere afspraken over gemaakt te zijn maar de overheid, met name ILT, neemt geen verantwoording en laat dit alles “aan de markt over”. Gelukkig wordt in het overleg diverse malen erop gehamerd dat schippers moeten weten wat ze krijgen aan brandstof en de kwaliteit stabiel en gecontroleerd moet zijn. In hoeverre dat ook in de toekomst gegarandeerd wordt?

Alleen acute problemen in specifieke gevallen worden zichtbaar
Er werd overigens tijdens het overleg ook opgemerkt dat ook bij een proef alleen de acute problemen zichtbaar worden. Problemen op langere termijn zoals extra slijtage waardoor een motor minder lang mee kan of grote kosten maakt, worden niet in de proef zichtbaar gemaakt. Ook daar wordt aan voorbijgegaan.

De keus is aan ons??
Tenslotte lijkt men te begrijpen dat het niet voor alle schepen mogelijk is het schip aan te passen aan de eisen voor varen op biobrandstoffen (FAME). En natuurlijk gaat het ook om het percentage (dierlijke) vetten die toegevoegd worden in de normale brandstof. We horen dat men zelfs tot 100% FAME zou willen gaan. De stappen worden gezet om te kijken wat er gebeurt met schepen vanaf 7% en zo gaat men steeds een stapje hoger in percentages. Tenminste….als men de schepen kan vinden en het geld om het uit te voeren.

Het ministerie blijft herhalen dat niemand tot iets gedwongen wordt; iedereen moet kijken naar welke brandstof hij/zij kan gebruiken. Maar kun je niet mee met de biobrandstoffen dan hangt er wel een heel hoog prijskaartje aan de te gebruiken andere brandstoffen. En de vraag is maar, wat is nog waar te verkrijgen? Als straks blijkt dat het ene schip bijv. niet op B10 kan varen en de ander wel, zal dit inhouden dat een bunkerstation straks diverse (8?) verschillende diesels moet gaan aanleveren… een onbegaanbare weg.

Tot slot:
Er is afgesproken om met een kleiner comité de proef op te pakken en te kijken naar de resultaten ervan. Er wordt beloofd transparant te zijn, dus de ASV zou ook “ooit” eens resultaten kunnen gaan ontvangen/zien. Het is de bedoeling dat een half jaar na deze bijeenkomst (dus ongeveer april 2024) we weer samen komen voor een evaluatie.

Voor mij (Sunniva) persoonlijk:
Ik word er heel treurig van dat vergroening niet als een totaal iets vanuit een helicopterview bekeken wordt. Ieder schip dat verdwijnt, levert een enorme hoeveelheid extra CO2 uitstoot op (via de vrachtwagens) en dan hebben we het nog helemaal niet over al die andere uitstoot zoals fijnstof, zaken als congestie op de weg en de maatschappelijke kosten van o.a. ongevallen en “verasfaltering” van Nederland.
Dat interesseert de gespreksleiders kennelijk niets; als de cijfertjes maar kloppen van een “model”. De binnenvaart moet “groener” en dat moet dus kennelijk op deze manier. Cijfertjes, certificaten, aannames, doelstellingen, heffingen, labelsystemen en vooral uitdagingen; daarmee worden we om de oren geslagen. Als wij daarentegen refereren aan afspraken gemaakt met de overheid is er “geen tijd, geen geld, wisseling van de wacht” et cetera. “Smoesjes” waar wij niet mee aan hoeven te komen.

Wat nu al veel zou helpen en wat dus niet gebeurt:
Er zijn natuurlijk ook andere manieren die voor de hele maatschappij in veel opzichten beter zouden zijn, om o.a. de uitstoot te beperken. Zoals:

- Meer markttransparantie waardoor we veel minder leeg zouden varen.
- Meer ligplaatsen zodat we niet onnodig rond hoeven te varen, en het beste:
- echt gaan voor een modal shift. “Vervoer over water waar het kan, vervoer over de weg waar het moet”. Dat zou werkelijk zoden aan de dijk zetten. Dat zou niet alleen al direct helpen om de CO2 uitstoot te beperken, daarmee zou ook de positie van de binnenvaart versterkt worden, zouden er meer kansen zijn om te investeren in …jawel: vergroening!

Is dit misschien te ingewikkeld, vergt het te veel inspanningen van de overheid zelf? Of is men bang dat de binnenvaart een betere positie zou krijgen ten opzichte van het vervoer over de weg? De wegen van overheidsorganen zijn ondoorgrondelijk.
Zeker is wel dat al die mogelijke middelen om de (CO2) uitstoot te beperken niet aan de orde komen in het overleg met de overheid, want op dit overleg gaat het daar niet over.

Op al die andere overleggen trouwens ook niet.

CO2 handel: linke soep

De vraag over alle maatregelen die genomen worden, dus ook over milieumaatregelen voor de binnenvaart, is iedere keer: doen deze maatregelen wat ze moeten doen en schieten we er met z’n allen wat mee op?

Veel (te veel) vertrouwen in mooie verhalen

De overheid is een organisatie die kennelijk veel vertrouwen heeft in mooie verhalen en gladde praatjes maar de controle of die praatjes ook bewaarheid worden, lijkt nogal te wensen over te laten. De controle lijkt meer en meer te moeten komen van de (onderzoeks)journalistiek. Pas als iets op de televisie aan de kaak is gesteld, lijkt men wakker te schudden; men kan immers niet meer doen alsof men het niet weet.

Zo is een organisatie als “Follow the money” bezig geweest met een langlopend onderzoek naar de handel in uitstootrechten.

Bosbeschermingsproject Zimbabwe blijkt fake

Het langlopende onderzoek naar de handel in uitstootrechten had grote gevolgen. South Pole, een Zwitsers klimaatadviesbureau en handelaar in CO2-rechten, maakte toen bekend te stoppen met zijn paradepaardje: een groot bosbeschermingsproject in Zimbabwe.

Grote misstanden

In januari schreef Follow the Money voor het eerst over de misstanden bij deze handelaar. Die verdiende jarenlang tientallen miljoenen door aan bedrijven als Greenchoice, Gucci, Volkswagen en Booking.com grotendeels fictief gebleken rechten te verkopen.

Ook beloven ze onder meer in Zimbabwe bomen, leeuwen en olifanten te beschermen. In de praktijk wordt het gebied gebruikt voor de plezierjacht op groot wild.

Journalistiek als controlemiddel

Na onze onthullingen eerst te hebben tegengesproken, verbindt South Pole acht maanden later toch conclusies aan het journalistieke werk van Follow the Money: het trekt de handen af van zijn Zimbabwaanse prestigeproject.

ASV tekent het labelconvenant niet

Zoals u wellicht in de pers heeft kunnen lezen, kan en wil de ASV het convenant labelsysteem niet ondertekenen.

Hierbij zullen wij stapsgewijs de hoofdpunten noemen die de ASV gepasseerd zijn op haar weg in het labelsysteem.

Green deal niet getekend; toch gevraagd convenant labelsysteem te ondertekenen

Goed om te weten is dat de ASV de Greendeal niet getekend heeft. De hoofdredenen daarvoor waren onder andere dat het een nog in te vullen deal was waarin we geen idee hadden hoeveel en welke invloed we konden uitoefenen. Goed om te zien is dat wij toch benaderd zijn om mee te denken over een convenantconcept labelsysteem waarin gestreefd wordt het huidige label te verbeteren en breed gedragen in de binnenvaart te krijgen. In eerste instantie zijn wij positief de gesprekken ingegaan, maar als snel kwamen wij erachter dat het lastig zou worden om een convenant te tekenen. Wij hebben daarom een lijst met commentaren gestuurd naar het ministerie waarom wij dit label en dit convenant niet zien zitten om het breed gedragen te krijgen in de binnenvaart. Ik zend u in de bijlage het stuk met commentaren.

Ministerie is de ASV tegemoetgekomen

Goed om te zien was dat het ministerie onze commentaren al dan niet bevredigend, beantwoord heeft. Er zijn uiteindelijk meerdere convenant concepten voorbij gekomen waarin er naar de verbinding gezocht is met alle partijen.

Bij de ASV bepalen de leden het beleid. Wij hebben in onze ledenvergadering een concept voorgelegd aan onze leden en deze hebben tegen ondertekening van dit label gestemd. Het was een ongelukkige situatie dat er een nieuw concept in de maak was, maar nog niet beschikbaar ten tijde van onze vergadering.

Tot onze positieve verbazing is in het concept van 6 juni 2023 meer een handreiking gedaan om de ASV te overtuigen van ondertekening. Hierop hebben wij als bestuur en denktank toegezegd ondertekening te overwegen, maar de leden bepalen het beleid, dus we moesten wachten tot de eerstvolgende ledenvergadering 14 oktober 2023 om een definitief antwoord te kunnen geven. Wachten op een uitspraak van de leden bleek in eerste instantie niet mogelijk, omdat ondertekening urgentie had en voor 14 oktober het label getekend zou moeten zijn. Daarom heeft de ASV onder een aantal voorwaarden het convenant ondertekend.

Die voorwaarden waren:

- *Eerst uitleg hoe vervolgprocessen lopen.*
- *Een eventueel fonds wordt niet gevuld door schippers (ook niet indirect).*
- *In de continuïteit van meten, de manier van meten en de kosten van meten gaat de ASV het voortouw nemen. Dit zal niet de koers zijn waarbij per se bij elke 10.000 uur opnieuw gemeten moet worden. Ons voorstel zal zijn bij verlenging CVO als uitgangspunt.*
- *Ten alle tijden kunnen we ons uit het label terugtrekken.*
- *Tekenen onder voorbehoud dat de leden akkoord geven op de ledenvergadering.*
- *Label blijft op vrijwillige basis aan te vragen, geen directe en indirecte verplichting.*

Een leeg convenant

De leden hebben geen akkoord gegeven tot ondertekening van het convenant concept 6 juni 2023. De leden geven aan wel voorstander te zijn van een labelsysteem, maar dat dit convenant te leeg is. De leden gaven aan dat er in het convenant alleen afspraken worden gemaakt over waar we afspraken over gaan maken, maar er geen daadwerkelijke zaken in het huidige systeem gewijzigd worden middels ondertekening van dit convenant.

Teveel (andere) partijen hebben zeggenschap

Een ander genoemd argument is dat er te veel partijen zeggenschap hebben over het label en de inspraak van de ASV dan NIHIL is. Een label gemaakt voor en door de binnenvaart kunnen onze leden zich in vinden, maar een label gemaakt voor de binnenvaart gemaakt door partners die hier niet de directe gevolgen van afspraken ondervinden en praten over de binnenvaart, zien ze niet zitten.

Kritiek op afspraak dat ASV het labelsysteem zou moeten promoten

Bovendien was er veel kritiek op de voorwaarde dat de ASV het labelsysteem zou moeten promoten. De ASV is niet in dienst van de overheid en voert dus ook geen opdrachten uit voor de overheid.

Als er een label komt, dan moet het een internationaal label zijn

Het voornaamste argument dat genoemd wordt, is dat het een internationaal label moet zijn en niet alleen een label voor Nederland. Internationaal labelen is de enige manier om het level playing field te behouden.

Door het invoeren dan een nationaal systeem komt de Nederlandse binnenvaartvloot in een slechtere onderhandelingspositie.

Het labelen kost Nederlandse binnenvaartbedrijven geld waar de buitenlandse vloot deze kosten en verplichtingen niet heeft en niet afgerekend kan worden op een mindere emissieprestatie.

Toch een verplicht label

Daarbij hebben wij de uitspraak van staatssecretaris Vivianne Heijen van het ministerie I&W kunnen lezen dat het label verplicht gaat worden, waarbij zelfs al gesteld is dat de binnenvaart in 2030 gemiddelde label B moet hebben. Dat brengt wel dat de leden zich afvragen hoe vrijwillig het vrijwillig karakter gaat zijn en wat de toezeggingen aan de ASV over het label betekenen.

Conclusie: geen ondertekening convenant labelsysteem

Gezien de voorgaande overwegingen kan de ASV dus geen ondersteuning geven aan het convenant door middel van het zetten van een handtekening daaronder. Wat wij wel kunnen en willen doen, is blijven ondersteunen en adviseren over een nieuw in te vullen labelsysteem. Zo heeft u de expertise uit de binnenvaart in huis die de gevolgen van besluitvorming direct ondervindt.

Flitslampje

Binnenvaart afgescheept door het Ministerie I&W

Dat de overheid de binnenvaart afscheept met maximaal € 100.000,- om een proef te doen waarbij schepen op biobrandstoffen varen, is een regelrechte belediging. Alleen al om op biobrandstof te kunnen varen, moet een binnenvaartschipper € 60.000,- investeren. Als blijkt dat biobrandstoffen inderdaad veel problemen opleveren, kost dat de schipper tonnen. Dan hebben we het nog niet over ongevallen. Hoera voor Pieter Derks! https://youtu.be/v6LtM6LDzks?si=c7DWuGY8gPHV-QsV

HELP: geen water meer, voedsel bijna op: opgesloten op je eigen schip

De ASV is benaderd over het feit dat bemanningsleden op schepen die in Giurgiulesti liggen tijden verstoken zijn geweest van mogelijke toevoer van water en/of voedsel. Men mag zich niet vrij bewegen en kan dus geen boodschappen doen.
Omdat de ambassade niet reageerde op de vraag om hulp, heeft men de ASV benaderd met de vraag om aandacht te zoeken voor deze situatie.

De feiten:
Omdat men is uitgeklaard uit Roemenië en nog niet is ingeklaard in Moldavië, kunnen de schepen nergens heen. Er liggen schepen op dit moment die tussen de 11 en 14 dagen al liggen te wachten om in Giurgiulesti te laden. Het drinkwater raakt op, het voedsel kan niet meer aangevuld worden dus de nood is hoog.

Men mag niet aan land, omdat men dan illegaal aan land zou gaan, omdat men nergens staat ingeschreven. Ook is het niet mogelijk om op een normale manier personeel te wisselen.

De ASV heeft hierover contact gezocht met de pers en met het Ministerie I&W die contact hebben gelegd met de ambassade van Roemenië. Het is fijn dat er door het Ministerie voortvarend gehandeld is en we hebben begrepen dat de situatie inmiddels verbeterd is.

Mobiliteitsalliantie: Zonder binnenvaart staat alles stil

Het klinkt zo mooi, een mobiliteitsalliantie: samen aan de slag voor betere mobiliteit. En deze mobiliteitsalliantie van 25 organisaties zoekt dan ook aandacht i.v.m. aankomende verkiezingen.

Men waarschuwt o.a. voor nog meer files op de weg en is zelfs bang dat Nederland tot stilstand dreigt te komen.

Oplossingen ziet men echter alleen maar in doorgaan met wat we al jaren doen: nog meer wegen, nog meer asfalt (en spoor). De waterwegen als uitweg voor deze problematiek wordt nog steeds niet gezien.

Wat nu als we het anders doen: alles vervoeren over water wat kan, alleen wat moet over de weg. Hoe zou Nederland er dan uitzien?

Hoezo modal shift?

Canal du Nord is meer dan een maand lang gestremd geweest, vervolgens werd er gestaakt. Nadat iedereen weer kon varen was de Leie gestremd; blijft de Schelde over waar dezelfde avond dat alle schepen vanaf Frankrijk komen om 18.00 uur (het was zondag tenslotte) Kerkhove voor een week gaat stremmen. De Schelde was barstensvol schepen die probeerden erdoor te komen. Naar verluidt wilden sluiswachters wel langer doorschutten, maar leek “hogerhand” het niet nodig te vinden. De sluiswachters hebben wel hun best gedaan en zijn langer doorgegaan met schutten, maar dat gaf natuurlijk niet voor iedere schipper genoeg soelaas. Ach, ach die modal shift die Europa zegt te willen…..

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

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

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

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

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..….

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

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

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

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

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

Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

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

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

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

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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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