ASV Nieuwsbrief

Februari 2024

ASV Ledenvergadering 6 april 2024

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:
Onne Steneker, Liesbeth de Jonge, Jeroen Strijker, Jessica vd Akker, Rachel Koopmans, Mijndert de Graaff, Corrie Last en vele anderen. Voorpagina Jeroen Strijker

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

INHOUD

Voorwoord
4 Het jaar van extremen

Vergadering
5 Uitnodiging ledenvergadering 6 april 2024
6 Agenda voorjaarsvergadering
7 Verslag najaarsvergadering

Een prachtorganisatie
11 Stichting Vaarwens

Toekomst Binnenvaart
12 Toekomst Binnenvaart
13 De Binnenvaarttafel
15 Toekomstbestendige vaarwegen
16 Nog geen zicht op hervatting keuring door NBKB

Politiek
17 Nieuwe politici en commissiedebat maritiem
18 Wat is MIRT
18 Gevolgen schorsing NBKB
20 Gevolgen veiligheidseisen historische zeilvaart voor binnenvaart
20 Ontwerp Programma IRM - Kamerbrief 15 december
21 Motie bevordering Rijnvaart verworpen
22 Ongevalscijfers scheepvaart op de agenda

CCR/CDNI
23 CDNI najaarszitting 2023
24 CCR Persbericht: Michiel van Kruiningen voorzitter CCR

Veiligheid
26 ILT en veiligheid op het water
28 Ongevalscijfers scheepvaart
30 Fosfine in scheepslading
33 Reactie op OVV-rapport aanvaring Schuitengat (AIS)
33 Ligplaatsenbeleid

Nautisch-technisch
35 Gebruikersoverleg Maascorridor: de maat is vol
36 Ligplaatsenbeleid: weer niet op de agenda
37 Overleg baggerwerkzaamheden Provincie Zuid Holland
38 Stremmingen hebben een oorzaak
39 Watermanagement

Havens
40 Verslag WBR
41 Havengeld Rotterdam
43 Zaanstad

Vergroening binnenvaart
44 Energietransitie in actieagenda toekomst Binnenvaart
46 Interview milieuvriendelijke verf

Flitslampje
47 Flitslampje

ASV Ledenvergadering 6 april 2024

Voorwoord

Het jaar van extremen

Er werd mij gevraagd de nieuwsbrief te schrijven en daar hoefde ik niet lang over na te denken. Natuurlijk wil ik dat doen. Ik ben Rachel Koopmans-van den Akker en vaar met mijn man al 23 jaar op het motorschip Santiago. Sinds kort vaart ook onze dochter mee, die momenteel op het STC zit. Wij varen vooral veel naar de Duitse kanalen, maar ook naar de Rijn, België en Noord-Frankrijk. Ik ben nu ook een lid van de denktank van de ASV om daar te helpen waar ik kan.

Het jaar 2023 is weer voorbij gevlogen en was in mijn ogen toch een jaar van extremen. Natuurlijk is het ook wel dankzij social media, dat je van veel meer op de hoogte bent dan vroeger, maar ik was er wel van overtuigd dat we te maken kregen met veel extremen binnen en buiten ons beroep. Niet alleen in de binnenvaart, maar in de hele samenleving. In de politiek een aardsverschuiving en in de binnenvaart vooral verschuiving van vloot naar de Donau. Zo goed als het jaar 2022 was voor ons, zo extreem zakte alles weer in elkaar in 2023 en was onze onderhandelingspositie op sommige vlakken weer in elkaar gezakt.

Ook merkte ik dat we de oorlog in Oekraïne als gewoon gingen beschouwen, terwijl het in de Gaza dan weer verschrikkelijk fout ging.

In de binnenvaart werd de problematiek ook steeds groter. Was het niet het personeelstekort, dan was het wel de slechte staat van onze kunstwerken die de schippers nu toch echt de das om gingen doen.

Ook de stakingen bij onze buurlanden België en Duitsland zorgden voor de nodige oponthoud tijdens onze reizen. En als klap op de vuurpijl natuurlijk het hoge water. Ondanks dat de Rijn ook wel buiten zijn oevers trad, was het vooral op andere plaatsen een groot probleem. Wij hebben zelf met ons schip voor de Oranjesluizen gelegen, die door het hoge water op het Markermeer niet meer kon schutten en voor velen was dit een heel bijzonder iets wat nog niet eerder voor was gekomen.

Nu kunnen we wel aannemen dat dit een leermoment moet zijn, want het zal echt niet de laatste keer zijn dat dit gebeurt en we wel kunnen zeggen dat, ondanks we het ” land van het water zijn”, er heel veel mis is gegaan. Ik ben niet van de wijzende vinger naar instanties, maar moeten we er met zijn allen wel even bij stil staan en eraan gaan werken dit op te kunnen vangen als Nederland met zijn vele wateren.

De wegen zijn overvol en de binnenvaart is toch een van de betere vervoersopties voor het milieu, maar dan moeten er niet teveel obstakels in onze waterwegen komen.

Laten we ook de impact niet vergeten van het schorsen van onze grootste keuringsinstantie, NBKB. Veel schippers hebben last van of krijgen problemen met het wegvallen van een grote speler op het gebied van certificeren. Het wordt ook het komende jaar weer een grote uitdaging voor schippers om alles goed te laten verlopen.

Ook in 2023 heeft de ASV weer veel werk erin moeten steken om gehoord te worden, maar met succes. Er zijn heel wat deuren geopend en we zijn ook steeds vaker welkom als gesprekspartner bij belangrijke overleggen die de binnenvaart aangaan. Daarvoor zeker ook de complimenten naar de vrijwilligers, die deze organisatie tot een goed succes maken.

Ook dit jaar proberen we er weer voor de vele schippers te zijn en zo een stem te zijn richting de regering en instanties. Natuurlijk zijn we altijd op zoek naar nieuwe krachten die de ASV denktank kunnen versterken en hun visie op veel onderwerpen kunnen geven. Wees welkom.

Ondanks alles gaan we met frisse moed dit jaar weer in en ik hoop dat iedereen met volle tevredenheid en plezier zijn beroep op het water kan blijven uitoefenen. Ondanks de komende stremmingen van diverse kunstwerken en kanalen.

Rachel Koopmans-van den Akker
m/s Santiago

Ledenvergadering

Geachte collega's

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging nodigt u en uw partner hierbij uit voor onze voorjaarsvergadering op

6 april 2024

De vergadering zal gehouden worden in het

Develpaviljoen
Parklaan 1,
3335 LM Zwijndrecht

Aanvang 10.00 uur. De zaal is open vanaf 09.30 uur.

In de middagpauze zullen we een gezamenlijke lunch gebruiken met de leden.

Na de middag, vanaf 13.30 uur is de vergadering openbaar en zijn niet leden van harte welkom om met elkaar van gedachten te wisselen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering om 17.00 uur te sluiten.Wij hopen u in goede gezondheid te mogen begroeten op 6 april a.s.

Met vriendelijke groet,
Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Agenda ledenvergadering 6 april 2024

AGENDA OCHTENDDEEL (aanvang 10.00 uur):

- Opening en rede voorzitter
- Goedkeuring agenda
- Goedkeuring verslag najaarsvergadering 2023 (zie de nieuwsbrief)
- Mededeling bestuur
- Bespreking aanpassing Huishoudelijk reglement
- Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezing/
- ontwikkelingen denktank
- Financieel verslag
- Overleg met de leden: o.a
- (overleg Europese Commissie m.b.t.) CCR-eisen/ voorzitter CCR
- Ontwikkelingen NBKB/ Certificering (CvO) en hoe nu verder?
- Overleg ILT m.b.t. handhaving (vaartijdenboek e.d)
- Vergroening/verduurzaming binnenvaart: (Biobrandstoffen/FAME/ labelsysteem).
- Fosfine en de rol van het Ministerie
- Ontwikkelingen politiek
- Overleggen (Ministerie/Binnenvaarttafel/ ILT etc.)
- Wat verder ter tafel komt zoals:
  ligplaatsbeleid/ kostenontwikkeling/ personeel/boetebeleid/ ongevallen in de binnenvaart……..
- Rondvraag
- Sluiting ochtend gedeelte

(voorlopige) AGENDA MIDDAGDEEL (aanvang 13:30 uur)

- Opening
- inleiding/rede voorzitter
- Mededelingen uit het ochtendoverleg
- Presentatie ontwikkelingen Zuid-Holland
- Ongevalscijfers binnenvaart
- Handhaving binnenvaart; specifiek ILT
- Toekomst binnenvaart
- Fosfine, ontwikkelingen
- Vergroening/verduurzaming binnenvaart
- Rondvraag
- Afsluiting middagdeel

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.

Een pracht organisatie

Stichting Vaarwens

Toen de ASV 75 jaar bestond heeft de ASV een mooi bedrag ontvangen van evofenedex te besteden aan een goed doel: dat doel werd Stichting Vaarwens.

Onlangs werd de ASV benaderd of er misschien de mogelijkheid was voor een ongeneeslijke zieke collega om mee te varen met een schip. Wij wezen op deze mooie organisatie en binnen korte tijd werd de wens vervuld. Hieronder het verslag dat men op Facebook heeft geplaatst

Vaarwens 1281 op 20-01-2024: Overdonderd…
We voeren vandaag met André (geb. 1960). Hij is ongeneeslijk verklaard en zijn collega's bij Talpa Network vonden dat het tijd was om hem eens te verrassen. Vandaag was de prachtige zonnige winterdag voor André.

Een verslagje van André zelf:
Vandaag ben ik door drie collega's en een externe relatie op valse voorwendselen naar Loetje aan het IJ in Amsterdam gelokt. Daar kreeg ik te horen dat de afspraak met de externe relatie niet doorging, maar dat ik wel mee mocht varen met het schip van Stichting Vaarwens.

Ik was compleet overdonderd en had dit totaal niet zien aankomen. De reden voor deze verrassing was dat ik 16 maanden geleden ongeneeslijk ziek ben verklaard. De behandelingen in deze afgelopen 16 maanden waren en zijn nog steeds heftig. Het was tijd voor een verzetje. Nu wilde ik vroeger altijd naar de Hogere Zeevaartschool, maar daar is het helaas nooit van gekomen. Deze dag op een schip was voor mij dan ook een fantastische dag. Zelf ook nog een stuk mogen varen. De bemanning, allemaal vrijwilligers, zijn ook geweldige mensen. Bedankt voor deze onvergetelijke dag waarbij het mooie weer ook nog eens in ons voordeel was!!

Groeten, André

Lees het hele verslag op: https://bit.ly/3Hp9UGA

Met dank aan:
- Dagschipper Yoni en bootsen Marjon en nieuwkomer Lucia voor hun inzet
- Amsterdam Marina / Jachthaven Groep voor het beschikbaar stellen van de ligplaats
- Bedrijven Kraanspoor voor de parkeergelegenheid gasten
- Brandweer Amsterdam-Amstelland - kazerne IJsbrand voor de parkeergelegenheid vrijwilligers
- HEMA Amsterdam NDSM-straat voor de deels sponsoring van de lunch
- Oranjesluizen voor de vlotte schuttingen
- Port of Amsterdam voor de vergunningen
- en alle sponsoren die deze dag gratis mogelijk maakten...

Toekomst binnenvaart

Toekomst Binnenvaart?

Dit onderwerp staat op de agenda van het Commissiedebat Maritiem van 8 februari bij agendapunt 19: (Actieagenda)

De Actieagenda Toekomst Binnenvaart komt voort uit eerdere onderzoeken wat betreft de toekomst van de binnenvaart. Daar heeft de ASV een uitgebreide reactie op geschreven die als bijlage meegestuurd is. Hieronder vindt u de samenvatting:

Samenvatting Reactie ASV op Toekomst Binnenvaart/ Tegenrapport De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)
N.a.v. de brief van Minister Harbers van 30 november 2022 (I E NW/BSK-2022/271554) over de toekomst van de binnenvaart heeft er een onderzoek plaatsgevonden. Daarbij gaat het om vragen over de mate waarin de kleinere binnenvaart (schepen tot 1.500 ton) een kans maakt op voortbestaan en wat de effecten op de maatschappij zullen zijn als zij verdwijnen.

Dit onderzoek onderschrijft het maatschappelijk grote belang van het voortbestaan van de kleinere schepen en maakt ook duidelijk dat zij zullen verdwijnen door CCR/CESNI regelgeving, mits er ingegrepen wordt.

De opdracht van het onderzoek is echter incompleet, omdat het gericht is op de eisen aan schepen vanaf 2035 en voorbijgaat aan de nieuwbouweisen aan bestaande schepen die al gelden vanaf 2010 voortgezet in 2015, 2020 en 2025, waardoor de impact van de problematiek (een bestaand schip laten voldoen aan in totaal 139 nieuwbouweisen) onvoldoende duidelijk wordt.
In dit schrijven leggen wij uit dat de impact veel groter is dan aangenomen wordt door de onderzoekers.

62% van de Nederlandse binnenvaartvloot verdwijnt

Van de 4.433 (Nederlandse, Duitse en Belgische) droge-ladingschepen zijn er 3.148 gebouwd voor 1976. Die schepen moeten aan onmogelijke CCR-eisen voldoen met als doel te verdwijnen. Dat betekent dat (minimaal) 71,2% van de binnenvaartvloot aan Nederlandse, Duitse en Belgische schepen zal verdwijnen. Een equivalent van **2.945.198 ton= 98.000 vrachtwagens.**

Wat de Nederlandse schepen betreft: minimaal 62,1% van de Nederlandse binnenvaartvloot zal niet aan de eisen kunnen voldoen. Dat staat gelijk aan **1.488.001 ton = 50.000 vrachtwagens.**

Het verdwijnen van de kleinere schepen zal opgevangen worden door vrachtwagens op de weg; nieuwe kleine schepen kunnen niet gebouwd worden op financiële en technische gronden. De totale economische schade door deze 'reverse modal shift' wordt door Panteia berekend op 30 tot 172 miljoen euro, als gevolg van extra CO2-emissie, meer schade aan wegen, meer congestie en meer ongevallen. Per klein schip betekent dit een maatschappelijke bijdrage van 129.000 euro per jaar, aldus het rapport.

Oplossing: laat Europa ingrijpen: Minister zet geen stappen richting Europa
De genoemde oplossingen door Panteia en Erasmusuniversiteit zijn geen oplossingen. Ingrijpen door Europa is de enige uitweg. Dat is mogelijk als Nederland vraagt om dispensatie voor deze schepen. Dat daar een kans op is als Nederland dat vraagt, heeft mevrouw Rosca van de Europese Commissie DG MOVE bevestigd.
De ASV is daarom een enquête gestart onder de binnenvaart om de Minister iets in handen te geven waarbij hij de vraag om dispensatie kan onderbouwen. De Minister heeft de uitkomsten ontvangen, maar heeft dat echter tot op heden toe niet gebruikt.

De Binnenvaarttafel

De Binnenvaarttafel is er dan eindelijk van gekomen. Minister Harbers had beloofd dat het in januari van start zou gaan en inderdaad, 31 januari was het dan zover. Helaas was de minister niet aanwezig om hem te openen maar zijn toespraak was er wel en Ruth Clabbers nam met verve de honneurs waar.

Ook tafelvoorzitter Jeroen de Haas sprak de aanwezigen toe waarbij gerefereerd werd aan een uitspraak van de Minister dat de binnenvaart "goud in handen heeft". Later op de dag werd duidelijk dat het eerder de maatschappij is die goud in handen heeft: namelijk de binnenvaart. Maar of iedereen dat wel als dusdanig herkent en erkent, dat is de grote vraag en tegelijkertijd de opdracht aan de leden van de Binnenvaarttafel.

Verwachtingen Binnenvaarttafel
Het was een grote wens van de ASV dat het "deelorgaan binnenvaart" zou terugkomen, dus het is goed dat de Binnenvaarttafel wordt opgericht. Dingen aan de orde stellen die een gezamenlijke opgave vormen, zonder langs elkaar heen te werken, waarbij er een samenhang is tussen de verschillende onderwerpen, is belangrijk. Echter, die onderwerpen liggen vast en zelfs de wijze waarop ligt al voor een groot deel vast. De vraag is in welke mate dit de plek wordt waar verschillende geledingen bij elkaar komen en met elkaar diverse onderwerpen (ook actuele) bespreken waardoor er werkelijk dingen ten bate van de binnenvaart in gang gezet kunnen worden. Wat zal het worden, en hoe dat uit zal pakken?

Wat wordt de rol van de Binnenvaarttafel?
Gezien de andere "tafels" die al bestaan zou de Binnenvaarttafel een behoorlijke invloed moeten hebben op het gevoerde beleid. Het lijkt erop dat er (door Ministers en Staatssecretarissen) goed geluisterd wordt naar de adviezen die er vanuit zo'n tafel komen.

Minister Harbers:
"Met de Binnenvaarttafel wordt beoogd gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen voor de uitvoering van deze actieagenda en de samenwerking tussen de verschillende ketenpartners te versterken. Doordat de actieagenda een integraal karakter heeft, is het ook mogelijk om via de Binnenvaarttafel overzicht en samenhang te bewaren op vrijwel alle relevante binnenvaart thema's. De Binnenvaarttafel komt daarmee tegemoet aan een breed gedragen behoefte in de binnenvaartsector en wordt ingericht met de gedachte om meerjarig met elkaar samen te werken."

Het Ministerie wil graag "overzicht en samenhang" en er is bepaald wat de relevante thema's zijn. De vraag is; vinden wij dat ook de meest relevante thema's?

Transitiepaden
Minister Harbers noemt daarbij 4 transitiepaden. De ASV vraagt zich af welke doelen door de vier "transitiepaden", zoals de Minister ze heeft genoemd, worden gediend.

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

Tijdens het gesprek voorafgaande aan het eerste overleg noemde de ASV deze "transitiepaden" vooral een "vlucht vooruit", terwijl op dit moment de hele boel in elkaar stort; 36 pagina's vol stremmingen zijn al normaal geworden, sluizen liggen er weken uit omdat een camera vervangen moet worden, NBKB kan niet meer keuren, scheepseigenaren raken certificaten en schepen kwijt, enzovoorts en dan moeten we het hebben over "ketenoptimalisatie".

Zoals omschreven lijken schippers niet meer dan een economisch productiemiddel; de menselijke factor is uit zicht verdwenen.

Ook lijkt het wel of middelen doelen op zich worden, zoals digitalisering. Waarbij ook de nadruk lijkt te liggen op wat de binnenvaart allemaal moet en niet op evaluatie van de huidige situatie waarbij er gekeken kan worden wat beter kan. Zoals wat er nu bijvoorbeeld vanuit de overheid al allemaal misgaat (op bedienen op afstand bijvoorbeeld).

Doel
Met de Binnenvaarttafel wordt beoogd g**ezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen voor de uitvoering van deze actieagenda** en de samenwerking tussen de verschillende ketenpartners te versterken. De Binnenvaarttafel wordt ingericht met de gedachte om meerjarig met elkaar samen te werken.

Het Ministerie wil graag "overzicht en samenhang" en heeft bepaald wat de relevante thema's zijn. De vraag is; vinden wij dat ook de meest relevante thema's, en hoe krijgen wij de voor ons zo relevante thema's op (de Binnenvaart)tafel?

Samenstelling Binnenvaarttafel
De ASV heeft benadrukt dat er bij dit soort overleggen meer schippers aan tafel moeten zitten (en die hoeven echt niet vanuit de ASV te komen). Die moeten het tenslotte uiteindelijk doen. De andere leden zijn er nogal veel en de ASV heeft dan maar één stem aan tafel. Iedereen heeft zijn eigen belangen, maar het gaat over de schippers, stelt de ASV

Wat andere organisaties betreft: Er is een overlappend belang met verladers, maar niet altijd.

Evaluaties
De ASV heeft daarom in het voorgesprek ingebracht dat er soms ook moet worden gekeken naar maatregelen die in het verleden zijn ingevoerd en of die nog wel deugen. Zoals de regelgeving met het doel om de kleine schepen uit te faseren. Het is belangrijk om af en toe te evalueren of die momenteel bepaalde ontwikkelingen dwarsbomen.

Modal shift
Ook het onderwerp modal shift zou volgens de ASV hoog op de agenda moeten staan: "dat willen we allemaal wel" is geen antwoord, want we roepen modal shift, maar de omgekeerde modal shift vindt plaats op het moment.

Over de modal shift heeft de ASV bij het voorgesprek bijvoorbeeld ingebracht dat op Teletekst 36 pagina's met stremmingen aanwezig zijn. Dit komt o.a. door digitalisering, maar vooral door achterstallig onderhoud waar nog steeds maar weinig aan opgelost wordt. Dan helpt € 25,- subsidie per container niet om de modal shift te verkrijgen als tegelijkertijd vaarwegen gestremd zijn.

ASV: Als je echt een modal shift wilt, dan moet je er echt wat voor doen. Dan ga je dus ook niet overal bruggen stremmen in de spits om de onderbuikgevoelens van automobilisten tegemoet te komen. Durf keuzes te maken!

Personeelstekort
Ook het personeelstekort heeft de ASV genoemd als mogelijk onderwerp. Personeelstekort zou naar verluidt opgelost kunnen worden door automatisch varen, maar volgens de ASV is dat een schijnoplossing. Uit onderzoeken blijkt namelijk dat je dan wel op bedienend personeel bezuinigt, maar daarvoor in de plaats (nog moeilijker te vinden) IT-personeel en technici nodig hebt.

Vergroeningsmaatregelen
Hetzelfde probleem speelt rondom emissie labels. Al die vergroeningsmaatregelen worden besproken als deelaspecten, maar de ASV mist de helikopterview. Ook de maatschappelijke kosten zouden moeten worden doorberekend. We zouden de mogelijkheid moeten hebben het grote plaatje te bekijken en gedegen advies te geven.

Internationale aspecten komen vanzelf aan bod. De expertise daarover zit aan tafel.

Toekomstbestendige vaarwegen: Onderhoud en hoog en laag water zijn van belang om te bespreken.

Status en werkwijze van de Binnenvaarttafel
De binnenvaarttafel is geslaagd als ASV vindt dat iedereen er beter van wordt. Status zou moeten zijn: adviserend. Waarbij er dan ook een terugkoppeling zou moeten komen van het wel of niet uitvoeren van die adviezen.

Praktische zaken
ASV zal zijn best doen voor een fysieke afvaardiging, maar houdt graag de optie open voor hybride vergaderen. Misschien als ASV twee stoelen krijgt, kan er in ieder geval 1 persoon fysiek aansluiten. Met 2 stoelen kan ook de variëteit van ondernemingsvormen en type lading aan bod komen. Bovendien weet je nooit hoe het uitpakt met laden en lossen, dit is ook weersafhankelijk. Fysieke aanwezigheid is bijna onmogelijk. Ook heeft de ASV de gewoonte altijd met twee personen deel te nemen om de continuïteit te kunnen waarborgen. Als men de binnenvaartondernemers een kans wil geven mee te praten, zullen de voorwaarden zo moeten zijn dat dat ook mogelijk is. Hoe dit verder uit gaat pakken in de toekomst?

Handreiking naar de ASV
Op de vraag vanuit de ASV om met (minimaal) 2 personen deel te kunnen nemen aan de Binnenvaarttafel is tot op dit moment niet gereageerd. Daarmee is de ASV-woordvoerder specifiek uitgenodigd om fysiek aanwezig te zijn. Wel heeft men de optie opengehouden dat de woordvoerder door iemand vervangen zou kunnen worden en ook dat, als het niet anders kan, er digitaal deelgenomen kan worden. Dat is al een aardige handreiking richting de ASV.

Een eerste (positieve) ervaring
Op 31 januari heeft de woordvoerder van de ASV (Sunniva Fluitsma) namens de ASV deelgenomen aan de Binnenvaarttafel. De sfeer was prima en de urgentie van het belang van de binnenvaart was duidelijk te voelen.

De ASV heeft tijdens dit eerste overleg uitgesproken dat we niet moeten doen alsof we voort kunnen borduren op de huidige situatie, uitgaande van de samenstelling van de binnenvaartvloot zoals hij is omdat die binnenvaartvloot bedreigd wordt door de CCR-regelgeving. “De kleine schepen verdwijnen de grote schepen moeten zinloze investeringen doen waardoor ze minder mogelijkheid hebben op zinvolle investeringen, zoals vergroening”.

Gelukkig was er veel oor voor de oproep om te bedenken dat het noodzakelijk is dat de scheepseigenaren nog een toekomst zien voor hun schepen willen zij investeren in een toekomst.

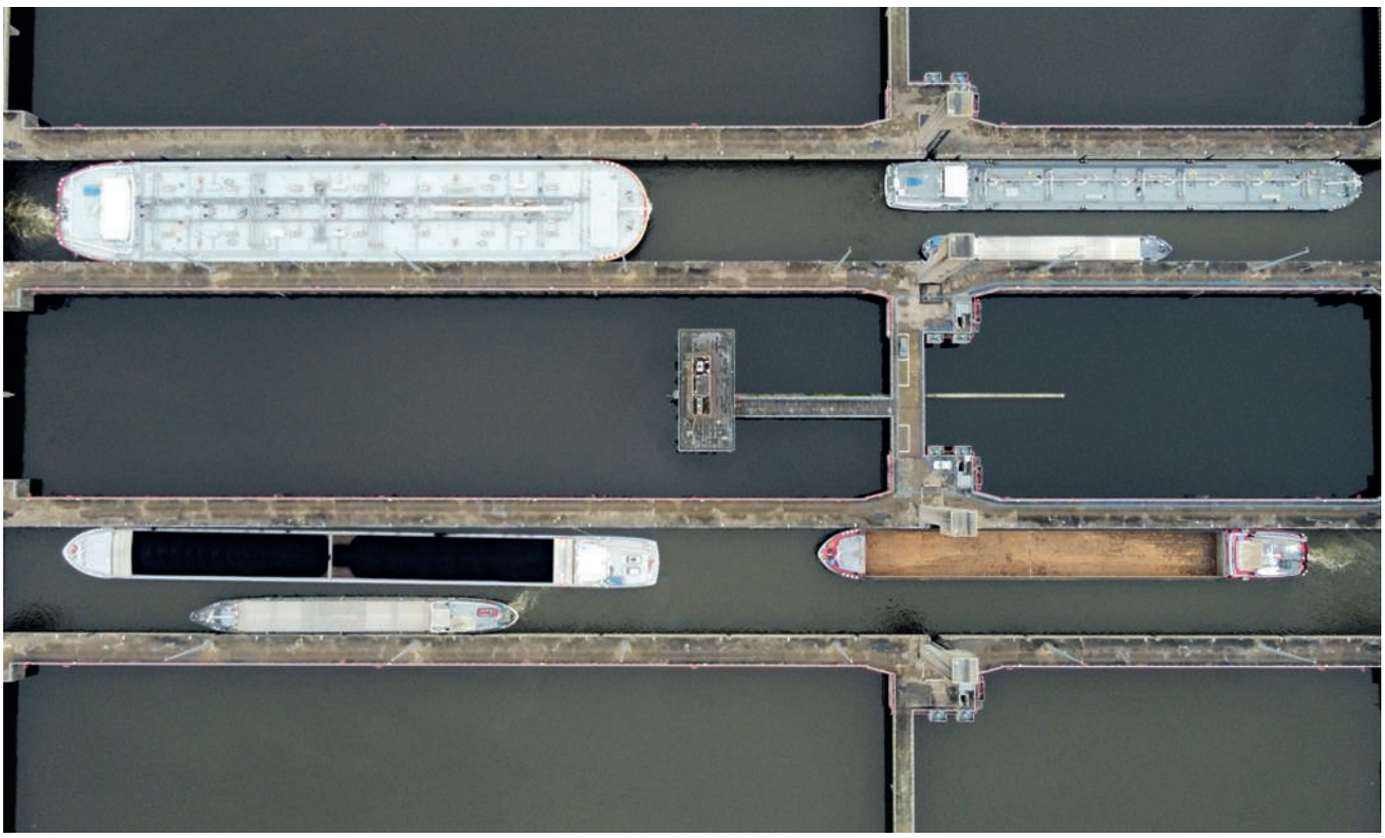
De belemmeringen voor de scheepvaart op verschillende gebieden kwam ruimschoots aan bod, ook het feit dat er geen regie is en dat verschillende overheden (havens, RWS, provincies en gemeenten) vaak een heel eigen (korte termijn) beleid uitvoeren.

Daarnaast werd duidelijk dat de binnenvaart nauwelijks bestaat in harten en hoofden van politici en beleidsmakers. Al te pijnlijk is dat het begrotingsdebat over alles ging behalve over de binnenvaart, constateerden aanwezigen.

We hebben Michiel van Kruiningen die nu voorzitter wordt van de CCR veel succes gewenst want daar is ook nog een lange weg te gaan, maar de inzet is hoog!

Er zal een verslag van dit overleg gemaakt worden en zaken zullen gedeeld worden met de geïnteresseerden via een officiële site.

Sunniva



Toekomstbestendige vaarwegen

Het onderwerp toekomstbestendige vaarwegen was bij agendapunt 19 van het Commissiedebat maritiem: "Actie-agenda Toekomst Binnenvaart" een onderwerp waar de ASV aandacht voor gevraagd heeft.

De extreme wisselingen van hoog en laag water noopt allen om verder te kijken dan dit moment. Hoe moeten we met de vaarwegen omgaan om te zorgen dat iedereen droge voeten houdt en dat de vaarwegen bevaarbaar blijven?

Klimaatontwikkelingen en belang diversiteit binnenvaartvloot
Hoog water/laag water, het wisselt elkaar steeds sneller af. Het weer wordt extremer en daar horen we op in te spelen. Dit vereist een grote keuze uit type binnenvaartschepen voor de verladers, een keus die helaas steeds beperkter wordt door een afname van de kleinere schepen, wat al geleid heeft tot leveringsproblemen ten tijde van laag water.
Wat het (water)beleid op de rivieren betreft zouden daar ook aanpassingen dienen plaats te vinden, rekening houdend met de omstandigheden in het heden en de toekomst. In het kader daarvan heeft ook de universiteit van Oxford al gepleit voor inzetten op kleinere schepen. De schepen die hard in aantal afnemen.

Het Europees Parlement,
11. merkt op dat het vervoer over water
- *een efficiënt, betrouwbaar, veilig en klimaatbestendig infrastructuurnetwerk nodig heeft*
- *vanwege het probleem van overstromingen en lage waterstanden,*
- *dat alleen maar zal verergeren als gevolg van de klimaatverandering,*

betreurt het feit dat onvoldoende rekening is gehouden met
- *de problemen van de binnenvaart*
- *als gevolg van overstromingen en lage waterstanden,*
- *en merkt op dat het van cruciaal belang is om de bevaarbaarheid te garanderen;*

Ontwikkelingen binnenvaartvloot
In de (Nederlandse) binnenvaartvloot zien we een gestage (deels afgedwongen!) achteruitgang van kleinere schepen door CCR/CESNI-regelgeving. Maar ook achterstallig onderhoud, blokkades door stremmingen en spertijden, extreme handhaving t.o.v. (vooral de kleinere) binnenvaartondernemingen, afnemende voorzieningen (ligplaatsen) en een negatief toekomstbeeld doen hun werk. Daardoor wordt de vloot eenvormiger en hebben verladers problemen om de schepen te vinden die geschikt zijn voor de vraag op dat moment. Kleinere schepen kunnen niet vervangen worden door grotere schepen, omdat die niet geschikt zijn voor die vaarwegen. Dat betekent dat er meer vervoer over de weg gaat dan nodig is en dat zal nog toenemen (zie de petitie uitgereikt samen met evofenedex https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/ccr/de-petitie/ en https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bijlagen-en-uitleg-downloaden/).

Op deze site ziet u de tabel waaruit blijkt hoe het is gesteld met de aantallen schepen. https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen
Wat betreft de kleine schepen tot 1.000 ton is de ontwikkeling als volgt:

Jaar	aantal schepen tot 1.000 ton
2011	2607
2016	2283
2020	2053

Afgelopen maanden hebben wij deze vraag voorgelegd bij Rijkswaterstaat en bij evofenedex. Beide organisaties stellen: *"we moeten minimaal alle (type) binnenvaartschepen houden die er zijn, vanwege de gewenste modal shift".*

Infrastructuur stort in elkaar
Ondertussen stort de huidige infrastructuur in elkaar. 36 pagina's Teletekst vol stremmingen zijn normaal geworden. Sluizen liggen er weken uit, omdat een camera vervangen moet worden. Hele sluiscomplexen functioneren niet meer vanwege de deplorabele toestand van de sluizen. Het bedienen op afstand zorgt voor enorme vertragingen en voor sluizen en bruggen die voortdurend buiten werking raken. Tekort aan personeel zorgt ervoor dat zelfs grote complexen beperkt schutten en hoofdvaarwegen gestremd raken.

Betrouwbaarheid binnenvaart aangetast
De binnenvaart staat bekend om zijn betrouwbaarheid. Just in Time is één van de redenen voor een verlader om voor een binnenvaartschip te kiezen. Geen files op de weg, geen storingen op het spoor. Helaas blijkt steeds vaker dat onvoorzien oponthoud aan de orde van de dag is. Is het niet wegens te kort aan nautisch personeel op de kunstwerken waar dan ineens "gaten" in het rooster vallen en een object maar domweg gestremd wordt, dan wel door camera's die "ineens" niet meer veilig blijken waardoor men per direct in het donker maar niet meer bedient of "gewone" storingen in de uitgebreide technieken van sensoren en alarmen om de afstandsbediening mogelijk te maken. Doordat er op veel complexen geen mensen meer aanwezig zijn, duurt het ook lang voor een simpele storing verholpen is, met lange wachttijden voor de scheepvaart tot gevolg.
Tegelijk worden schepen steeds groter, dus er passen minder schepen tegelijk in een sluis waardoor de capaciteit in het kwadraat afneemt en het oponthoud toeneemt. Dit alles komt de just in time waar de binnenvaart zo sterk in is niet ten goede en daarmee verdwijnt een belangrijk voordeel voor de klant. Dit alles werkt de beoogde Modal Shift tegen.

Wat recente voorbeelden:

Sluis Bosscherveld
Is vanaf 18 januari gestremd. Rijkswaterstaat verwacht dat de stremming nog minimaal twee weken duurt. Dat heeft onder meer te maken met de levertijd van onderdelen.
Eerder was de sluis in de Maas gestremd vanwege de beschadigde overlaat bij Bosscherveld. Een dag nadat er afspraken waren gemaakt over het weer in gebruik nemen van de sluis, raakte deze in een storing.
https://scheepvaartkrant.nl/nieuws/sluis-bosscherveld-nog-weken-gestremd

Panheel helemaal gestremd
Sinds woensdagavond 17 januari is de oude kolk van sluis Panheel gestremd. Aangezien de nieuwe kolk al sinds het najaar van 2022 buiten bedrijf is, betekent het dat de scheepvaart helemaal geen gebruik meer kan maken van deze sluis in het Kanaal Wessem-Nederweert.
Zie ook: https://binnenvaartkrant.nl/sluis-panheel-nu-helemaal-gestremd

Trappen in sluizen onveilig
De trappen in de Prinses Beatrixsluissluis, Prins Bernardsluis en Prinses Irenesluis mogen niet meer worden gebruikt door schippers. Binnenvaarders maken al gebruik van de trappen sinds de sluizen er zijn.
https://binnenvaartkrant.nl/trappen-in-sluis-zijn-onveilig-niet-meer-gebruiken

Het Julianakanaal
gaat dit jaar (2024) maanden dicht. Rijkswaterstaat neemt die maatregel om het laatste stuk van het kanaal te verbreden en verdiepen. Daarmee wordt de Maasroute verruimd voor grotere schepen. Maar niemand wil het. Ook de bedrijven aan de waterkant hebben hier niet om gevraagd. De drang naar steeds groter zonder te koesteren wat er is breekt ons op.
https://binnenvaartkrant.nl/julianakanaal-dreigt-in-2024-maandenlang-op-slot-te-gaan

De binnenvaart vervoert 35% van het transportvolume en krijgen maar 7% van het budget.

Het achterstallig onderhoud blokkeert de binnenvaart. Zo langzamerhand is niet meer te verhullen hoe de bezuinigingen van de afgelopen jaren op de infrastructuur hun desastreuze uitwerking hebben. De spertijden die ingevoerd worden, de onveilige ligplekken, het aantal storingen aan sluizen dat al bijna verdubbeld is in 4 jaar tijd etc. Daarbij wijzen we op onze vraag om een **eerlijke verdeling van de verdeelsleutel voor de infrastructuur.**

Nog geen zicht op hervatting keuring door het NBKB

Nog altijd blijft het stil en heeft ook de ASV geen positief nieuws ontvangen over zicht op het opnieuw mogen keuren van schepen door het NBKB. Wij gaan er dus vanuit dat er voorlopig geen keuringen gedaan worden door het NBKB.

Tijdelijke verlenging van aflopende certificaten voor binnenvaartschepen

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gaat de certificaten van 117 binnenvaartschepen eenmalig verlengen. Het gaat om certificaten van binnenvaartschepen die klant zijn van het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) en waarvan het certificaat voor 1 maart 2024 afloopt. Het NBKB is in oktober door de Raad van Accreditatie geschorst voor een periode van maximaal 6 maanden.

Ruim 7900 binnenvaartschepen vallen onder keuring van het NBKB (marktaandeel van 62%). Dit gaat om alle soorten schepen in de binnenvaart. Van bijvoorbeeld motortankschepen, sleepboten, historische zeilschepen tot passagiersschepen. Het NBKB mag geen onderzoeken en keuringen meer uitvoeren zolang het niet over een accreditatie beschikt. Door deze situatie zijn er 117 binnenvaartschepen waarvan voor 1 maart 2024 het certificaat verloopt.

Tijdelijke verlenging
De binnenvaartregeling artikel 3.18 geeft

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK

No. SI 1996

Rotterdam, 19-juni-1996

De Commissie van Deskundigen te Rotterdam

(ondertekening)

ILT de mogelijkheid om het certificaat ten hoogste zes maanden te verlengen. Scheepseigenaren die klant zijn van het NBKB en waarvan het certificaat vervalt voor 1 maart 2024 krijgen een eenmalige, tijdelijke verlenging van zes maanden voor hun certificaat. Met deze verlenging wil de ILT voorkomen dat schippers anders op korte termijn in de problemen komen.

Automatisch
Voor de tijdelijke verlenging hoeven scheepseigenaren zich niet te melden bij de ILT. Zij hoeven dus geen aanvraag in te dienen. Scheepseigenaren krijgen het certificaat opgestuurd.

Schorsing NBKB
De Raad voor Accreditatie (RvA) heeft op 26 oktober 2023 de accreditatie van het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) geschorst voor een periode van maximaal 6 maanden. Binnen een halfjaar moet het NBKB aantonen dat de door de RvA geconstateerde tekortkomingen zijn opgelost. Tot die tijd mag het NBKB geen onderzoeken meer uitvoeren in de binnenvaart.

De ILT volgt de ontwikkelingen op de voet en neemt aanvullende maatregelen indien dat nodig is.

Politiek

Nieuwe politici: werk aan de winkel

Na de verkiezingen zijn bijna alle politici verdwenen die woordvoerder binnenvaart waren binnen de Commissie Infrastructuur en Waterstaat.

Nog maar net geïnstalleerd stond er op 8 februari een commissiedebat van de commissie Infrastructuur en Waterstaat op de agenda met zoveel onderwerpen die vaak ver van het bed van velen, en dus ook van net-nieuwe-politici, zijn.

In heel korte tijd is het de bedoeling dat men zich verdiept in onderwerpen die volledig nieuw en ook vaak behoorlijk ingewikkeld zijn (wie weet wat de CCR is en welke invloed die organisatie heeft op de binnenvaart?). Dan is het ook nog de bedoeling dat men vragen stelt over al die onderwerpen die voor commissieleden nieuw zijn. En dan moet men zich ook nog houden aan hele korte reactietermijnen: men mag 4 minuten praten. Dan weet je zeker dat, met zoveel onderwerpen, het zo goed als onmogelijk is dieper op zaken in te gaan.

Toch hebben wij al die politici vanuit de grond van ons hart gevraagd zich waar mogelijk in te zetten voor deze belangrijke sector die hun support hard nodig heeft.
De door ons verstrekte informatie aan hen is van een breed gebied, waarbij we hopen dat er onderwerpen bijzitten waarvan men denkt dat men dat op zou willen en kunnen pakken.

We hebben geprobeerd, ter voorbereiding van het Commissiedebat Maritiem op 8 februari, de meest urgente onderwerpen te bepalen aangaande de binnenvaartsector aansluitend op de agendapunten. Wij hopen daarmee de noodzakelijke achtergrondinformatie te verstrekken.

Wie zijn wij?
Natuurlijk heeft de ASV zichzelf ook voorgesteld, zodat men weet wie we zijn, wat we doen en waarom. Dat deden we op deze wijze:
“De, in 1946 opgerichte, Algemeene Schippers Vereeniging, kortweg ASV genoemd, is een sociaal-economische organisatie zonder winstoogmerk. Het parool is: “schippers voor schippers”.

Het beleid van de ASV is gebaseerd op democratische beginselen en is gericht op het streven naar sociaal en economisch aanvaardbare situaties in de binnenvaart, waarbij in de meest ruime zin des woords, de factor ‘mens’ centraal staat.

Het parool: “schippers voor schippers”, houdt in dat schippers niet alleen (op vrijwillige basis) het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren. Zij hebben persoonlijk zitting in commissies en overlegorganen.”

Vervolgens heeft de ASV uitgesproken graag antwoord te geven op eventuele vragen en het erg op prijs te stellen als er afspraken gemaakt kunnen worden om nader kennis te maken en zo zaken toe te kunnen lichten.

Tot nu toe hebben we een aantal reacties binnengekregen per mail waarin men vooral vragen stelt over wat nu de grootste prioriteiten zijn. Bovendien wordt duidelijk gemaakt wie de betreffende woordvoerders precies zijn en wie de beleidsmedewerkers (ook bijzonder belangrijke personen, hebben wij gemerkt).

Oude bekende
Erg prettig is dat een “oude bekende” Wytske Postma, voorzitter is van deze commissie Infrastructuur en Waterstaat. Zij heeft ooit de ASV-vergadering bezocht als Kamerlid voor het CDA en is met verve opgekomen voor de belangen van de binnenvaartsector. Nu is zij Kamerlid bij het NSC (nieuw sociaal contract) van de heer Omtzigt.

De ASV heeft de Kamerleden benaderd over de volgende onderwerpen:

Onderwerpen Commissiedebat Maritiem 8 februari besproken door de ASV
Onderstaande onderwerpen heeft de ASV nader toegelicht

- Agendapunt 7: Ongevalscijfers scheepvaart
- Agendapunt 9: Opvolgingsonderzoek veiligheid historische zeilvloot
- Agendapunt 15: opsporingsonderzoek veiligheid historische zeilvloot
- Agendapunt 13: reactie op het OVV-rapport aanvaring Schuitengat
- Agendapunt 18: gevolgen schorsing accreditatie NBKB
- Agendapunt 19: (Actieagenda) Toekomst Binnenvaart (plus bijlage)
- Agendapunt 19: Energietransitie
- Agendapunt 19: Toekomstbestendige Vaarwegen
- (Nog steeds) Levensgevaarlijke fosfine in lading binnenvaartschepen
- Ligplaatsbeleid
- Overige Binnenvaartzaken
  De binnenvaart in relatie tot:
  - De oorlog in de Oekraïne
  - De aangenomen resolutie van het Europees Parlement
  - Stikstofproblematiek
  - De economische situatie in de binnenvaart

Wat is het MIRT?

Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Jaarlijks wordt het MIRT Overzicht als bijstuk van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden. In het MIRT zijn onder andere rijksprojecten en rijksprogramma's opgenomen waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland.

De rijksinvesteringen in het MIRT worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Mobiliteitsfonds (MF) en het Deltafonds (DF). De Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening. Deze verantwoordelijkheid strekt zich ook uit tot het onderdeel Ruimte uit het MIRT. De samenhang binnen het MIRT blijft daarbij vooropstaan. De Minister voor VRO en de Minister en staatssecretaris van IenW werken in dit kader nauw samen.

Het MIRT heeft de volgende functies:

Begroting
Het MIRT Overzicht geeft inzicht in en transparantie over de achtergrond, stand van zaken en planning van projecten en programma's waarbij het Rijk in het kader van het MIRT is betrokken. Het is daarmee niet alleen een bijstuk bij de begroting, maar ook een informatief naslagwerk.

Samenwerking
Het MIRT gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het Rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Waar opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. Om dit bestuurlijk te faciliteren is er elk najaar een bestuurlijk overleg MIRT voor ieder van de vijf MIRT-regio's (Noordwest, Zuidwest, Zuid, Oost en Noord) en voor het programma Goederenvervoercorridors.

In het voorjaar vinden onder regie van de Minister voor VRO bestuurlijke overleggen Leefomgeving plaats.

De Tweede Kamer wordt per brief geïnformeerd over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen. Met de Tweede Kamer vindt regulier halfjaarlijks overleg plaats over het MIRT.

Begroting IenW
IenW heeft drie begrotingen:
1. Beleidsbegroting
2. Begroting van het Mobiliteitsfonds
3. Begroting van het Deltafonds.

De twee fondsbegrotingen van IenW – het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds – worden gevoed vanuit de beleidsbegroting (Hoofdstuk XII, beleidsartikel 26, Bijdrage Investeringsfondsen). In hoofdstuk XII van de beleidsbegroting worden de uitgaven voor de beleidsuitgaven van IenW geraamd en verantwoord. Het gaat bij die uitgaven onder meer om beleidsonderzoeken, subsidies en bijdragen aan medeoverheden en/of internationale organisaties. Ook de apparaatsuitgaven voor het kerndepartement worden begroot in de beleidsbegroting.

Mobiliteitsvisie 2050
Op 17 maart 2023 is de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie aan de Tweede Kamer aangeboden. De hoofdlijnennotitie bouwt voort op de afspraken over bereikbaarheid in het coalitieakkoord en verbindt de deelvisies voor de deeldomeinen van mobiliteit. Hiermee geeft IenW richting aan de toekomst.

De centrale ambitie is dat iedereen het recht heeft om zich te kunnen verplaatsen over de weg, met het openbaar vervoer, door de lucht en over het water. Dit vanuit de overtuiging dat bereikbaarheid een voorwaarde is voor een samenleving waarin iedereen kan meedoen en waaraan iedereen kan bijdragen.

Door het beleidsperspectief te verbreden, zijn infrastructuur en mobiliteit geen doel op zich, maar dragen zij, net als de nabijheid van voorzieningen (zoals zorg, onderwijs, wonen en werken) bij aan het bereiken van vitale maatschappelijk economische functies. In de Mobiliteitsvisie 2050 is bereikbaarheid meer dan voorheen een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Rijk, medeoverheden, gebruikers en belanghebbenden.

Gevolgen schorsing NBKB (Nederlands bureau keuringen binnenvaart)

De ASV heeft ter voorbereiding van het Commissiedebat Maritiem onderstaande tekst gestuurd naar de Commissieleden van de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat:

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-onderschorsing-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.
De ASV heeft dan ook middels een brief de Minister verzocht vóór woensdag 22 november 12:00 uur aan alle eigenaren van binnenvaartschepen de volgende toezeggingen te doen:

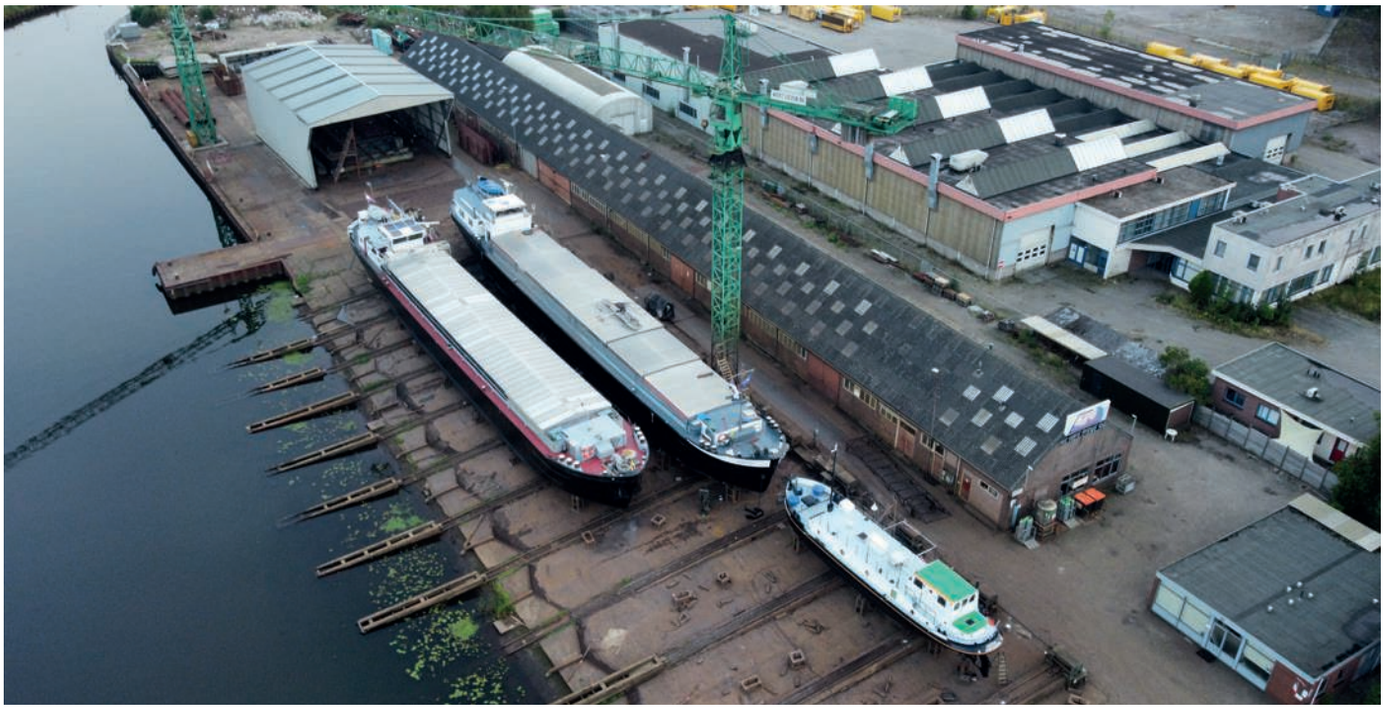
- De scheepseigenaren van binnenvaartschepen waarbij het certificaat verloopt tussen 24 oktober 2023 en 30 april 2024 en aan wie door de overige keuringsinstanties schriftelijk wordt meegedeeld dat het niet mogelijk is tijdig een keuring te laten uitvoeren, ontvangen een verlenging van het binnenvaartcertificaat van één jaar, nadat zij voor de keuring terecht kunnen bij een keuringsinstantie.
- 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 voorgelegd aan de ambtenaren (de betreffende beleidsambtenaren en ILT), maar de Minister heeft geen concrete toezeggingen gedaan anders dat men zijn best zal doen en dat men in bijzondere gevallen **maximaal** een verlenging van het certificaat van 6 maanden kan verlenen.

Vervolgens heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen IL&T en de ASV. Daar zagen we wel goede wil maar garanties worden er niet gegeven en de nood is hoog. Er zijn nu nog steeds geen adequate oplossingen anders dan een eenmalig (!) uitstel van maximaal een half jaar voor scheepseigenaren die in de problemen komen. De scheepseigenaren die al midden in het keuringstraject zaten, hebben veel extra kosten moeten maken, omdat men die keuringen weer overnieuw moet doen. Dat is wrang want de scheepseigenaren treft geen enkele blaam voor deze gang van zaken.

Extra keuringen met voorrang voor de bruine vloot
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.

Grote gevolgen mogelijk
Let wel, als een certificaat van een binnenvaartschip verloopt, dat een bouwjaar heeft van voor 1976, moet men aan alle nieuwbouweisen voldoen. Dat staat voor deze schepen gelijk aan het gedwongen uit de vaart nemen van het bedrijf. 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.
https://eenvandaag.avrotros.nl/item/grote-zorgen-over-toekomst-bij-binnenvaartschippers-na-schorsing-keuringsinstantie-je-loopt-tegen-een-muur-op/



Commissiedebat Maritiem:
(gevolgen voor binnenvaart op “veiligheid Historische zeilvloot”)

Bij 2 agendapunten komt de veiligheid van de historische zeilvloot aan de orde. Dat hiermee ook de sector “goederenvervoer” geraakt wordt, is iets waar de ASV de aandacht op vestigt bij de Kamerleden. Daarbij wordt verwezen naar:

- **Agendapunt 9: Opvolgingsonderzoek veiligheid historische zeilvloot**
- **Agendapunt 15 Opsporingsonderzoek veiligheid historische vloot**

Het is treurig dat er dodelijke ongevallen voor nodig zijn om de aandacht te vestigen op het feit dat, juist waar met passagiers gevaren wordt, de veiligheid onvoldoende gewaarborgd is. Dat juist in deze sector zoveel schepen rondvaren zonder geldig certificaat is onvoorstelbaar. Hoe kan het zijn dat bij goederenberoepsvaart, men (Boa’s, politie, Rijkwaterstaat etc.) precies weet wanneer het Certificaat van onderzoek verlopen is (en het schip onmiddellijk stilgelegd wordt), terwijl we begrijpen dat bij de “bruine vloot” 1 op de 7 schepen zijn certificaat niet op orde heeft en rustig rondvaart?

Het is dan wel bijzonder dat juist op dit moment ILT, die hier toch een rol in heeft, weer zo op de trom slaat over het niet naleven van regelgeving bij de beroepsgoederenvaart, terwijl we het dan hebben over het feit dat ILT dingen wil die niet kunnen en ook niet in de geest van de werking van het vaartijdenboek liggen. We vragen ons af: waar ligt de prioriteit van ILT? (zie ook het onderwerp “Veiligheid - Fosfine in de lading”)

De gevolgen voor de hele binnenvaart zijn groot, omdat men op dit moment alle betreffende zeilschepen (ongeacht of men wel een geldig certificaat heeft o.i.d.) aan een keuring gaat onderwerpen voor het vaarseizoen begint. Dat betekent dat de experts die die keuringen verrichten daar hun handen aan vol zullen hebben. Dat levert problemen op voor de gehele binnenvaart aangezien die dezelfde experts gebruiken en het NBKB tot het moment van dit schrijven nog geschorst is (zie hoofdstuk 5, agendapunt 18).

Tot slot
Het is natuurlijk onze zaak niet, maar het is wel verbazend dat er opgeroepen wordt dat schippers zich vooral zouden moeten aansluiten bij de BBZ. Er is in Nederland vrijheid van vereniging, maar dat geldt toch ook voor vrijheid van het aansluiten daarbij. Wij mogen ervan uitgaan dat de verzekeringen waarbij men verplicht aangesloten is de voorwaarden kent waar de schepen aan moeten voldoen, als de experts en organisaties als ILT en de Raad van accreditatie hun werk goed doen, dan zou het lid zijn van een vereniging wellicht een meerwaarde hebben, maar het is o.i. niet aan de Minister noch de Kamer om daarover uitspraken te doen om dat via bijvoorbeeld verzekeringen af te dwingen.

Ontwerp Programma IRM

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

Datum 15 december 2023

Betreft Naar een toekomstbestendig rivierengebied; Ontwerp Programma IRM

Geachte voorzitter,
Met deze brief wordt u geïnformeerd over het Ontwerp Programma Integraal Riviermanagement (IRM). Dit programma bevat doelen en keuzes om te komen tot een toekomstbestendig rivierengebied dat meervoudig bruikbaar is. Het programma is in de afgelopen jaren ontwikkeld in samenwerking tussen het Rijk en diverse partijen uit ons rivierengebied. Het wordt nu vrijgegeven voor inspraak. De komende jaren staan in het teken van uitwerking tot maatregelen en besluiten.

Niets doen is geen optie
Aanpassingen van de rivieren in de afgelopen eeuwen (aanleg van dijken, kribben, stuwen en sluizen) hebben geleid tot rivierbodemerosie en doorgaande bodemdaling van twee tot drie meter in sommige delen van de rivieren. Hierdoor zakt het water en treedt er in de uiterwaarden verdroging op. In droge periodes zijn er nu al problemen voor de scheepvaart op onder andere de Waal, onze belangrijkste vaarweg, terwijl er tegelijkertijd te weinig aanvoer van water is via de IJssel naar het IJsselmeergebied, dat fungeert als zoetwaterbuffer. Op langere termijn ontstaat door rivierbodemdaling een steeds sterkere verdroging in uiterwaarden en het achterland. De noodzaak om keuzes te maken is de afgelopen jaren onderstreept door kennis over klimaatverandering en door merkbare effecten in zeer warme, zeer natte en zeer droge perioden: dit leidde tot extreem hoge of extreem lage waterstanden. Deze extremen zullen in de toekomst steeds vaker voorkomen, waardoor zowel de huidige problemen als de waterveiligheidsopgave steeds verder toenemen.

Een integrale aanpak is nodig
De verschillende opgaven kunnen niet langer los van elkaar worden opgelost: ze hangen met elkaar samen en leggen beslag op schaarse ruimte. Van de partijen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

die verantwoordelijk zijn voor de inrichting en het beheer van het rivierengebied vraagt dit keuzes en een integrale aanpak met maatregelen die niet op zichzelf staan maar onderdeel zijn van een logisch en samenhangend geheel.

Beleidsdoelen
Met het Ontwerp Programma IRM besluit het Rijk – met een positief advies van provincies en waterschappen – om voor het rivierengebied de volgende nieuwe beleidsdoelen na te streven:

1. Voor rivierbodemligging en sedimenthuishouding: een voldoende stabiele en beheerbare bodemligging van het zomerbed die bijdraagt aan herstel van de natuurlijke rivierdynamiek en zorgt voor een goede bevaarbaarheid en waterverdeling over

Nederland bij lage rivierafvoeren.
2. Voor afvoer- en bergingscapaciteit: voldoende capaciteit om de hogere rivierafvoeren die in de loop van deze eeuw verwacht worden op te vangen en om ruimtelijke ontwikkelingen, natuur, bodemligging en overige opgaven te faciliteren.

Het Ontwerp Programma IRM bevat beleidskeuzes die duidelijk maken op welke manier deze doelen worden gerealiseerd.

Vervolg: maatregelen, ruimteclaim en samenwerking
De komende jaren worden de beleidskeuzes concreet uitgewerkt tot maatregelpakketten inclusief de benodigde financiering. De uitwerking start met de vertaling van de onlangs gepubliceerde klimaatscenario's naar verwachte gevolgen voor de rivieren. De ruimtelijke consequenties worden concreet uitgewerkt tot een claim voor binnendijkse ruimte langs rivieren. Daarnaast wordt een nieuw spelregel-kader opgesteld voor integraal gebiedsgericht samenwerken en er wordt een gezamenlijk proces ingericht voor agendering en beïnvloeding in internationaal verband. Tussenresultaten kunnen worden opgenomen in de herijking van de Deltabeslissingen in 2026.

Relatie met Nota Ruimte
Het Ontwerp Programma IRM – een programma gebaseerd op de Omgevingswet en zelfbindend voor het Rijk – is in de NOVI aangekondigd als beleids- en uitvoeringsprogramma en is input voor de integrale visie en de te maken structurerende keuzes in de nieuwe Nota Ruimte. In deze nota worden alle opgaven en doelen met ruimtelijke impact met elkaar in verbinding gebracht.

Totstandkoming en inspraak
Het Ontwerp Programma IRM is tot stand gekomen in samenwerking tussen het Rijk (de ministeries van IenW, LNV en BZK) en de Deltaprogramma's Maas en Rijn. Het is breed afgestemd met gerelateerde sectorale en gebiedsprogramma's en in het BO Water. Het Ontwerp Programma IRM wordt begin 2024 ter inzage gelegd. Gedurende zes weken kunnen zienswijzen worden ingediend. Die worden, waar daar aanleiding voor is, verwerkt in het definitieve Programma IRM.

Samen verder werken aan een toekomstbestendig rivierengebied
Het Rijk en de Deltaprogramma's Maas en Rijn werken de komende jaren samen aan het vervolg. Kennis van de effectiviteit van concrete maatregelen en ervaring met manieren van samenwerken (uit de praktijk van IRM-pilots en andere projecten) vormen belangrijke input. Hiermee kunnen we de juiste stappen zetten om onze rivieren bevaarbaar te houden en ons rivierengebied veilig, leefbaar en aantrekkelijk voor huidige en toekomstige generaties.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
Mark Harbers

Motie bevordering Rijnvaart verworpen

In het deelstaatparlement van Rijnland-Palts is een motie verworpen die de bedoeling had de binnenvaart op de Rijn te bevorderen. SPD, de Groenen en FDP stemden tegen de motie, de Unie en de Vrije kiezers stemden voor de motie, AfD onthield zich van stemming.

De motie werd ingediend door de Unie. De bevordering van de Rijnvaart zou tot stand moeten komen door een versnelde verdieping van de vaargeul van de midden-Rijn. Daar zou dan de deelstaat voor moeten lobbyen.

Ook werd opgeroepen tot een snellere ontwikkeling van waterstofhubs in de binnenhavens, een uitbreiding van ligplaatsen en meer walstroomvoorzieningen.

Laag water: binnenvaart wordt onbetrouwbaar
Die versnelling van de verdieping van de Rijn is urgent doordat men steeds vaker met laag water kampt. Daardoor is de binnenvaart inmiddels een onbetrouwbaar vervoermiddel geworden, zo betoogde ook een CDU Kamerlid. Een investering in de Rijn zou die betrouwbaarheid weer moeten verhogen.

Dat de binnenvaart geen steun hoeft te verwachten van de Groenen, werd duidelijk uit uitspraken van de fractievoorzitter Pia Schellhammer, die vindt dat men al heel veel doet voor de binnenvaartsector.

Ook Minister van economische zaken Daniela Schmidt (FDP) vindt dat het allemaal snel genoeg gaat en er dus geen reden is de zaken te versnellen.

Ongevalscijfers scheepvaart 2022

(Reactie ASV t.b.v. Commissiedebat Maritiem)

Dat de ongevallen in de binnenvaartsector stijgen, is een zorgwekkende zaak. Het is goed dat er gekeken wordt naar de oorzaken daarvan, zodat deze trend zich niet doorzet. Daarbij dient opgemerkt te worden dat het opvallend is hoeveel aandacht er komt als er (dodelijke) ongevallen plaatsvinden in de binnenvaartsector, juist omdat de binnenvaartsector zo'n veilige vervoerstak is, vergeleken met o.a. het wegvervoer. Kennelijk verwacht men geen ongevallen in de binnenvaart, terwijl men al gewend is geraakt aan de vele doden en gewonden in het wegverkeer. Dan lijken soms de reacties ook wat disproportioneel.

Harde cijfers:
Want waar hebben we het over?
In 2022 vielen er 21 doden te betreuren

- 1 dode viel door aanvaring tussen recreatievaart en beroepsvaart
- 8 doden vielen binnen de (snel varende) recreatievaart
- 4 doden zijn veroorzaakt door het ongeval met de watertaxi
- 2 doden werden veroorzaakt door een afbrekende giek (bruine vloot)
- Blijven er 6 doden over voor de "goederenvervoer" binnenvaart
- waarvan we van 2 doden weten dat dat door brand/explosie veroorzaakt is
- Van de overgebleven 4 doden weten we de precieze toedracht niet

Zonder het te willen bagatelliseren kunnen we toch zeggen dat de binnenvaart goederenvervoersector nog steeds een ongelooflijk veilige vervoerssector is: deze branche die steeds vaker 24 uur per dag functioneert gedurende 365 dagen per jaar, met vele tienduizenden werknemers aan boord heeft toch heel wat minder doden veroorzaakt dan het goederenwegvervoer. Toch neemt deze sector 37% van het totale goederenvervoer voor haar rekening.
Blijft staan dat ieder ongeval er één te veel is, dus dat hier aandacht voor is, is alleen maar goed. Maar we vinden het van belang dat de juiste prioriteiten worden gesteld en wij denken dat dat op dit moment niet het geval is.

Hoe ontstaan de ongevallen?
Ook wij hebben nagedacht over de redenen van meer ongevallen. Veel ongevallen worden veroorzaakt doordat de recreatievaart in veel opzichten een grote vlucht heeft genomen na "corona". Daar staat ook al het een en ander over in de brief van de Minister. Als wij ons focussen op de binnenvaartsector (beroepsgoederenvervoer) dan komen we met de volgende punten:

- **Huidige infrastructuur is niet meer berekend op de scheepvaartvloot**

Waar wij ons van harte bij aansluiten is de conclusie dat de huidige infrastructuur niet meer berekend is op de scheepvaartvloot, zoals die zich ontwikkeld heeft. De infrastructuur is verouderd, werkt lang niet altijd naar behoren, maar ondertussen is men geneigd zo groot mogelijke schepen op vaarwegen toe te staan als enigszins kan, met alle gevolgen van dien.

- **Onnodige scheepsbewegingen**

Daarnaast vinden veel onnodige scheepsbewegingen plaats, omdat er onvoldoende ligplaatsen zijn voor schepen en bovendien schepen op ligplaatsen maar heel kort mogen liggen (maximaal 1,2 of 3 dagen op plaatsen van Rijkswaterstaat). Onnodige vaarbewegingen leveren onnodig risico op, zeker als het bij bepaalde weersomstandigheden verstandiger zou zijn om maar niet te varen.

- Onzichtbare handhavers

Wij denken ook dat het steeds onzichtbaarder zijn van handhavers voor alle binnenwatergebruikers een slechte zaak is. Zeker de snelle pleziervaart laat zich nauwelijks beteugelen.

- **Verkeerde Prioriteiten**

Het gemak om de binnenvaart op afstand te controleren betekent dat de beroepsbinnenvaart de meest gecontroleerde sector is (o.a. door politie, Rijkswaterstaat, ILT, maar ook volop in de ons omliggende landen), met extreem veel (140) hoge bestuurlijke boetemogelijkheden (boetecatalogus ILT), terwijl dat om zaken gaat die niet of nauwelijks met gevaarlijke situaties op dat moment te maken hebben. De vraag is: waar ligt de prioriteit?

Wijze van risicogestuurd handhaven niet productief
Er wordt gesproken over "risicogestuurd handhaven", gericht op de beroepsbinnenvaart; de recreatievaart (waar heel wat dodelijke ongevallen plaatsvinden) en kennelijk ook de bruine vloot blijft daarmee onder de radar, wat een vreemde zaak is. ILT richt zich vooral op het goed invullen van een vaartijdenboek en bewijsstukken dat alle keuringen verricht zijn en alle certificaten op orde zijn. Waarbij het "goed invullen" van het vaartijdenboek discutabel is.

CCR / CDNI

CDNI

Najaarszitting 2023 van de conferentie van verdragsluitende partijen

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) heeft op 19 december 2023 een aantal onderwerpen behandeld die verband houden met de verzameling, afgifte en inname van afval in de binnenvaart. De belangrijkste conclusies zijn de volgende: de verwijderingsbijdrage wordt op dezelfde hoogte gehandhaafd, QR-codes blijven 12 maanden geldig (SPE-CDNI 3.0), er is vooruitgang geboekt bij de ontgassingen en er zijn wijzigingen ten aanzien van het gebruik van de losverklaring.

De vergadering vond plaats in Straatsburg in het Palais du Rhin. De heer Ivo ten Broeke, hoofd van de Nederlandse delegatie bij het CDNI (Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart), heeft de vergadering voorgezeten.

De verwijderingsbijdrage van 10 €/1000 liter gasolie blijft ongewijzigd
De CVP heeft besloten de bijdrage voor de verwijdering van olie- en vethoudende afvalstoffen, die 10 euro per 1000 liter afgenomen gasolie bedraagt, niet te wijzigen. Dit besluit is gebaseerd op het verslag van het IVC over de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafvalstof. Gezien de huidige, zeer volatiele economische conjunctuur zal dit punt echter opnieuw besproken worden op de volgende vergadering tegen de zomer.

SPE-CDNI 3.0: Analoge QR-codes blijven 12 maanden geldig
In augustus 2023 is het nieuwe betalingssysteem SPE-CDNI 3.0 in gebruik genomen. Met dit nieuwe systeem kunnen de schippers voortaan de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen met een smartphone betalen (met behulp van een app) of met een uitgeprinte ECO-ID (bestaand uit een QR-code). Tot nu toe was deze analoge QR-code zes maanden geldig, maar dit werd door de CVP verlengd tot twaalf maanden. Hiervoor moet wel online een nieuwe QR-code aangevraagd worden. De geldigheid van de al afgegeven QR-codes kan niet gewijzigd worden en blijft beperkt tot zes maanden. De delegaties willen op deze manier het gebruik van het nieuwe SPE-CDNI voor de schippers gemakkelijker maken.

Afgifte van dampen aan de atmosfeer: Het einde is in zicht
Nog even en dan zal een belangrijke wijziging van het verdrag overal geratificeerd zijn: een trapsgewijs verbod op het ventileren van schepen naar de buitenlucht om het milieu te beschermen. Onder ventileren naar de buitenlucht wordt verstaan dat de vluchtige dampen die zich in de ladingtanks bevinden aan de atmosfeer worden afgegeven. De nieuwe regelgeving legt bepalingen vast voor het ontgassen, die eruit bestaan dat gasvormige restanten van vloeibare lading worden ingezameld en verwerkt.

De CVP heeft op 19 december balans opgemaakt ten aanzien van de hiervoor vereiste ratificaties. Vijf van de zes verdragsluitende partijen hebben inmiddels hun ratificatie-oorkonde neergelegd, te weten Luxemburg, Nederland, Duitsland, België en Frankrijk. In Zwitserland is de ratificatieprocedure nog niet helemaal afgrond, maar verloopt voorspoedig. De Kantonsraad en de Nationale Raad hebben hun goedkeuring al uitgesproken en op 9 januari werd dit gepubliceerd in de Zwitserse Staatscourant. Voordat de ratificatie-oorkonde kan worden neergelegd loopt er nu een periode van honderd dagen voor een “facultatief referendum”, dus tot 18 april 2024. De wijziging zal van kracht worden op de eerste dag van de zesde maand na de neerlegging van de laatste ratificatie-oorkonde.

Tegen deze achtergrond hebben de delegaties ook de tenuitvoerlegging van het komende verbod op afgifte van dampen aan de atmosfeer besproken. De nieuwe bepalingen in het CDNI voorzien hiervoor namelijk drie fasen, waarbij telkens meer stoffen onder het verbod zullen gaan vallen. De tweede fase die in het kader van het verdrag voorzien is, zal twee jaar na het van kracht worden van fase I ingaan en fase III drie jaar na het van kracht worden van fase I. Deze fasen en de invoering daarvan zullen zorgvuldig gemonitord worden en is dan ook als punt op het werkprogramma van het CDNI opgenomen.

Tot slot werd ook de Uitvoeringsregeling van het CDNI gewijzigd om rekening te houden met de nieuwe ontgassingsbepalingen. De wijzigingen leggen precies vast onder welke omstandigheden bij eenheidstransporten en verenigbare ladingen er niet ontgast hoeft te worden. Het is ook geregeld welke bewijzen daarvoor geleverd moeten worden, hoe de losverklaring moet worden ingevuld en welke hokjes aangevinkt moeten worden. Deze wijzigingen zullen van kracht worden op 1 juli 2024.

Wijzigingen in losverklaringen
Tijdens de CVP hebben de delegaties besloten de administratieve lasten voor het bedrijfsleven te verlichten; dit betreft het containervervoer (ook voor schepen die slechts af en toe containers vervoeren), mobiele ladingen (Roro-schepen), zware goederen en goederen met grote afmetingen. Het vervoer van deze goederen leidt niet tot afvalstoffen en het laadruim hoeft dan ook niet gewassen te worden. Er is dan ook geen losverklaring meer nodig. Andere door de CVP aangenomen vereenvoudiging: het vervoer van zand en grind van de winningsplaats naar de losplaats wordt voortaan gezien als een eenheidstransport van hetzelfde type goederen. Deze wijzigingen van de Uitvoeringsregeling treden meteen in werking.

In voorbereiding: Een verbod op het lozen van huishoudelijk afvalwater
Het CDNI verbiedt al sinds 2005 het lozen van huishoudelijk afvalwater door schepen die meer dan 50 passagiers kunnen vervoeren (of met meer dan 50 slaapplaatsen aan boord). Op 1 januari 2025 zal er een lozingsverbod gaan gelden voor schepen met meer dan 12 passagiers (of slaapplaatsen). Dit betekent dat het dan wel in de praktijk mogelijk moet zijn om huishoudelijk afvalwater af te geven en daarom hebben de delegaties onderzocht welke afgiftemogelijkheden er vandaag de dag zijn en welke daar in de toekomst nog bij moeten komen. Er is nog werk aan de winkel, maar er wordt hard aan gewerkt om deze uitbreiding van het verbod mogelijk te maken.

BRON: CDNI: https://www.cdni-iwt.org/nieuws/najaarszitting-2023-van-de-conferentie-van-verdragsluitende-partijen/?lang=nl

CCR Persbericht: Michiel van Kruiningen voorzitter CCR

CCR: NEDERLANDS VOORZITTERSCHAP ZET DE SCHOUDERS ONDER DE UITDAGINGEN
Ref : CC/CP (24)01

Van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2025 bekleedt Nederland het voorzitterschap van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Zwitserland is plaatsvervangend voorzitter.

Voorzitter: Michiel van Kruiningen, directeur Maritieme Zaken bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, hoofd van de Nederlandse delegatie Plaatsvervangend voorzitter: Paul Seger, ambassadeur, hoofd van de Zwitserse delegatie

Het roterend voorzitterschap van de CCR, met om de twee jaar een nieuwe voorzitter, zorgt ervoor dat alle lidstaten aan de beurt komen en in de gelegenheid zijn om belangrijke onderwerpen centraal te stellen.

VERSTERKING VAN DE SAMENWERKING MET DE EUROPESE UNIE
De Nederlandse delegatie zal de inspanningen die de CCR heeft geleverd in het kader van de samenwerking met de Europese Commissie voortzetten. Deze inspanningen zijn van essentieel belang, met name als het gaat over de bevoegdheden van de CCR enerzijds en de bevoegdheden van de EU anderzijds.

In het kader van de relatie met de Europese Commissie spelen er enkele belangrijke onderwerpen, zoals de aanpassing van diverse richtlijnen, de coördinatieprocedures en het functioneren van CESNI (het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart). Een goed voorbeeld hiervan zijn de onderhandelingen over de herziening van de TEN-T-verordening.

De onderwerpen die in dit verband worden besproken (vaarweginfrastructuur, verduurzaming, klimaatadaptatie en digitalisering), hebben direct effect op de werkzaamheden van de CCR en CESNI.

INZETTEN OP VERDUURZAMING
Voor Nederland is de energietransitie een cruciaal thema met twee prioriteiten: de energiebelasting en de financiering van de energietransitie.

Momenteel hoeft er in de Rijnvaart geen accijns te worden betaald over scheepsbrandstoffen. Terwijl het Gasolieprotocol een accijns verbiedt werkt de EU aan een richtlijn over energiebelasting, die ook de scheepsbrandstoffen zal betreffen.

De tweede prioriteit betreft de inzet van de CCR voor de financiering van de energietransitie in de Europese binnenvaart. De CCR en de EU willen tegen 2050 een einde maken aan de uitstoot van broeikasgassen, een doelstelling die alleen kan worden gehaald met aanzienlijke investeringen. Om de sector te ondersteunen is ondersteunende financiering voor de binnenvaart van fundamenteel belang. Nederland wil, samen met de CCR, het gesprek aangaan met de EU om de huidige regelgeving te verbeteren en indien mogelijk een specifiek fonds in het leven te roepen.

KLIMAATADAPTATIE
Tijdens zijn voorzitterschap wil Nederland ook aandacht geven aan klimaatadaptatie.

De vaarwegen hebben nu al te maken met natuurfenomenen als droogte en hoogwater. Verwacht wordt dat door de klimaatverandering het aantal extreme gebeurtenissen nog zal toenemen.

Voor een betrouwbare binnenvaart moeten er maatregelen worden genomen om de vaarwegen aan te passen aan de klimaatverandering: een zeer urgente en complexe taak. Zowel in Nederland (Klimaatbestendige Netwerken/Hoofdvaarwegennet en Integraal Riviermanagement) als in Duitsland (Action Plan Low Water Rhine) lopen verschillende programma's en initiatieven.

Het doel hiervan is de gevolgen van klimaatverandering in kaart te brengen en maatregelen te ontwikkelen om zo klimaatadaptieve vaarwegen te kunnen realiseren.

WAT BETREFT MICHIEL VAN KRUININGEN
Na het afronden van zijn universitaire studie vervoerseconomie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, begon Michiel van Kruiningen zijn loopbaan bij het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daar heeft hij een aantal beleidsadviesfuncties vervuld in het domein van personen- en goederenvervoerbeleid. Via een korte detachering bij de Tweede Kamer der Staten Generaal als griffier van de vaste Kamercommissie heeft Michiel voordat hij in zijn huidige functie startte (februari 2023) 18 jaar bij de gemeente Rotterdam gewerkt. Bij de gemeente heeft hij onder andere een aantal managementposities bekleed op de terreinen van stadsontwikkeling, bedrijfsvoering en maatschappelijke ontwikkeling. Michiel is directeur Maritieme Zaken van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en verantwoordelijk voor binnenvaart en vaarwegen, zeevaart, duurzame scheepvaart, zeehavens en multimodaal goederenvervoer en buisleidingen.

CCR
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

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

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

Klimaatadaptatie is een taak die internationaal moet worden aanpakt, omdat vaarwegen niet stoppen bij de landsgrenzen.

ONTWIKKELING VAN SMART SHIPPING
De Nederlandse delegatie is ingenomen met de recente activiteiten van de CCR op het gebied van geautomatiseerd varen en besturen op afstand. In de in 2022 gepubliceerde visie heeft de CCR bevestigd dat deze ontwikkelingen bijdragen aan de veiligheid, verduurzaming en concurrentiekracht van de Rijnvaart. Daarnaast heeft zij de nodige stappen genomen om het voor proefprojecten mogelijk te maken van haar reglementen af te wijken.

Uiteraard kijkt de Nederlandse delegatie met veel vertrouwen en enthousiasme naar de recente ontwikkelingen en spreekt zij de hoop uit op verdere verdieping en continuïteit op dit gebied.

Als onderdeel van de Nederlandse toekomstvisie op de binnenvaart zijn digitalisering en automatisering een prioriteit van het voorzitterschap.

SAMENWERKING MET BETREKKING TOT LANGLOPENDE OVERGANGSBEPALINGEN
Tijdens haar voorzitterschap wil de Nederlandse delegatie bijzondere aandacht besteden aan de kwestie van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen.

Wanneer er nieuwe technische voorschriften worden vastgesteld voor binnenvaartschepen, kan de CCR in overgangsbepalingen voorzien zodat de bestaande vloot zich geleidelijk kan aanpassen. Bestaande schepen krijgen zo tijd om te voldoen aan de nieuwe technische voorschriften. Dergelijke termijnen bedragen doorgaans enkele of zelfs tientallen jaren. Ondanks de overgangsbepalingen is het voor sommige schepen technisch niet mogelijk om aan de voorschriften te voldoen. Er zijn ook schepen waar dit onevenredig hoge kosten zou veroorzaken.

De mogelijkheid bestaat om een individueel schip op basis van een aanbeveling van de CCR een vrijstelling van de voorschriften toe te kennen. Dit kan worden bereikt door toepassing van de zogeheten “hardheidsclausule”.

Nu er verschillende overgangsbepalingen aflopen bij certificaatverlenging vanaf 2035/2041, neemt het risico op knelpunten voor bepaalde scheepscategorieën toe. In individuele gevallen kan de hardheidsclausule dan een oplossing bieden. Daarnaast zouden ook collectieve oplossingen op internationaal niveau (CCR/CESNI) een optie kunnen zijn. In Nederland worden er voorbereidende werkzaamheden verricht met het oog op een voorstel voor zulke collectieve oplossingen voor kleine schepen.

Het Nederlandse voorzitterschap wil de samenwerking en gedachtewisseling op dit gebied voortzetten.

CCR
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

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

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

Veiligheid

ILT en veiligheid op het water

In het verleden had de ASV, samen met anderen, regelmatig een overleg met ILT over de verschillende onderwerpen waaronder veiligheid op het water en handhaven. Die overleggen zijn bijzonder spaarzaam geworden en dat is jammer, want zo vindt er geen uitwisseling meer plaats tussen de vaarweggebruikers en de handhavers.

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

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

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

Wat schrijft ILT over het vaartijdenboek? ILT:

(https://www.ilent.nl/onderwerpen/beroepsvaart-vereiste-documenten/vaartijdenboek/voorbeelden-invullen-vaartijdenboek)

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

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

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

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

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

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

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

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

ILT stelt man-vrouw bedrijf gelijk aan bedrijf met personeel

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

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

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

De Inspectie Leefomgeving en Transport inspecteerde in 2022 en 2021 "bedrijven die motorvrachtschepen, motortankschepen en duw- en sleepboten in de binnenvaart exploiteren" op naleving van de Binnenvaartwet en de Arbeidstijdenwet.
In 2022 werden 115 bedrijven via bedrijfsinspecties onder meer gecontroleerd op naleving van de regels voor vaar- en rusttijden en bemanningssterkte. Bij zo'n bedrijfsinspectie controleert de ILT de administratie van een onderneming. De scheepsdocumenten bleken bij vrijwel alle bedrijven wel op orde, stelt de dienst, maar 30 procent van de bedrijven bleek zich niet aan de regels te houden op de maximale vaart per 24 uur.

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

100% (!) van de schepen die geïnspecteerd is, weet kennelijk niet hoe men het

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

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

Verkeerd beeld van de binnenvaart

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

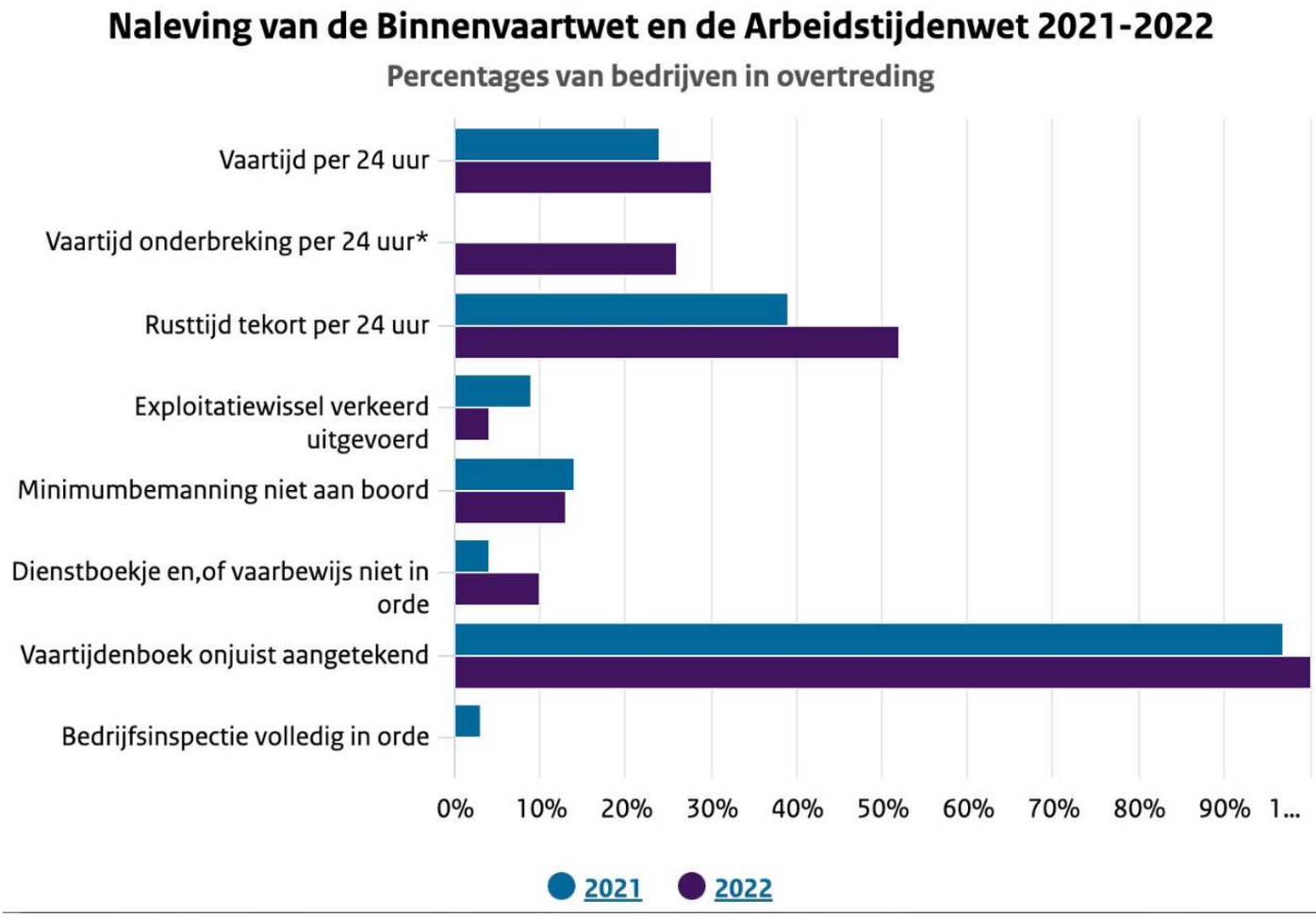
Stemmingmakerij

De inspectie schrijft een achteruitgang in de naleving van de regels door bedrijven te zien. "En daarmee een toename van het risico op onveilige situaties bij het vervoer over de binnenwateren." Wij zien echter niet dat ook maar iets in een bepaalde context is gezet, waarbij schippers toch regelmatig aangeven dat het in de huidige omstandigheden onontkoombaar is dat vaartijden overschreden worden.
Blijft de vraag waar de prioriteiten liggen bij ILT, wetende dat 1 op de 7 schepen van de bruine vloot, toch verantwoordelijk voor mensenlevens, zonder certificaat bleken te varen, iets wat in de binnenvaart onmogelijk is. Wetende dat de ILT voor zichzelf geen taak ziet wat betreft verladers die hun goederen besmet met fosfine laten overslaan in binnenvaartschepen (want "daar is dan toch niets meer aan te doen") en tegelijkertijd wel met hun vinger wijzen als je het nummer van je vaarbewijs niet in een hokje gepriegeld krijgt.

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

Handhavend optreden

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



Ongevalscijfers scheepvaart 2022

Ter voorbereiding van het Commissiedebat Maritiem heeft Minister Harbers de Kamerleden een brief gestuurd betreffende dit onderwerp. Daar stond o.a. het volgende in:

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2022 in totaal 1319 ongevallen geregistreerd, waarvan 188 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Dit is meer dan in andere jaren (bijlage, tabel 1). Daarbij waren helaas 21 dodelijke slachtoffers te betreuren. Ook dit is aanzienlijk meer dan in andere jaren (bijlage, tabel 2). Dit is een zorgelijke stijging ten opzichte van de meerjarige trend, waarvan wel bekend is om welke soort ongevallen het gaat, maar waarvan de oorzaak nog niet duidelijk is.

Soort ongevallen
De toename van het aantal (zeer) ernstige ongevallen op het binnenwater is vooral te zien bij ongevallen waar beroepsvaart bij betrokken was (117 in 2022 ten opzichte van 78 in 2021) en in mindere mate bij ongevallen waar recreatievaart bij betrokken was (80 in 2022 ten opzichte van 75 in 2021).

1. De toename van ernstige ongevallen met beroepsvaart is toe te wijzen aan een stijging in aanvaringen met infrastructuur (45 in 2022 ten opzichte van 30 in 2021, waaronder 25 aanvaringen met een brug of sluis) en een stijging van enkelzijdige scheepsongevallen (33 in 2022 ten opzichte van 24 in 2021).
2. Van de 80 ernstige scheepsongevallen waar recreatievaart bij betrokken was, betreft het in 51 gevallen een eenzijdig ongeval. Het aantal eenzijdige ongevallen met recreatievaart vertoont al een aantal jaren een stijgende trend.

Dodelijke slachtoffers
Ook het aantal doden bij ongevallen is in 2022 aanzienlijk hoger dan in de afgelopen 5 jaar. Uit onderstaande opsomming blijkt dat er 21 dodelijke slachtoffers vielen bij 16 ongevallen. Deze ongevallen waren verspreid over verschillende nautische veiligheidsrisico's. Er is niet één specifieke oorzaak of type ongeval dat duidelijk is toegenomen.
Dit blijkt uit de volgende nadere detaillering van de ongevallen met dodelijke slachtoffers.
Het betreft:

- 11 eenzijdige ongevallen;
- 1 ongeval door aanvaring met infrastructuur;
- 1 ongeval door aanvaring met een object en;
- 3 ongevallen door schip/schip-aanvaringen.

De verdeling naar betrokken vaart is als volgt:

- Bij 1 aanvaring met een dodelijk slachtoffer was zowel recreatievaart als beroepsvaart betrokken.
- Daarnaast was recreatievaart nog betrokken bij 6 ongevallen, waarbij er 8 doden te betreuren waren. De slachtoffers vielen bij verschillende ongevallen met diverse oorzaken. Als voorbeelden: bij 3 ongevallen waren snelvarende vaartuigen betrokken met totaal 3 slachtoffers. Bij twee andere ongevallen sloeg het vaartuig om en waren in totaal 4 slachtoffers te betreuren.
- Daarnaast was beroepsvaart nog betrokken bij 9 ongevallen, waarbij er 12 doden te betreuren waren. Ook dit betrof verschillende typen ongevallen.

Zo vielen 2 slachtoffers door brand/explosie, 2 slachtoffers bij ongevallen met een afbrekende giek (onderzoek OVV), 4 slachtoffers vielen bij een aanvaring tussen een veerboot en watertaxi (onderzoek OVV).

Tabel 1: Scheepsongevallen Nederlandse binnenwateren

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
(Zeer) ernstige scheepsongevallen[5]	139	159	163	161	178	160	175	148	188
Andersoortige ongevallen[6]	876	891	1166	973	1179	1119	1068	1077	1131
Totaal aantal ongevallen	1015	1050	1329	1134	1357	1279	1243	1225	1319

Tabel 2: doden en vermisten en aantal gewonden Nederlandse binnenwateren

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aantal doden en vermisten	4	6	7	8	2	5	3	5	21
Aantal gewonden	44	34	38	33	55	71	39	42	59

Voortgang beleidskader maritieme veiligheid:
In Veilige Vaart Vooruit
De huidige ontwikkelingen onderstrepen het belang van de risico-gestuurde aanpak die in het beleidskader maritieme veiligheid uit 2020 is beschreven. In het beleidskader maritieme veiligheid is onderscheid gemaakt tussen de acties rond nautische veiligheid (safety) en acties rond security. Achtereenvolgens wordt de voortgang beschreven van de acties op het gebied van nautische veiligheid op de binnenwateren en de acties ten aanzien van security.

Maatregelen en acties voor de nautische veiligheid op de binnenwateren
In het beleidskader maritieme veiligheid is op basis van een risicoanalyse aan de twee hoogste risico's prioriteit gegeven: aanvaring van infrastructuur door beroepsvaart en aanvaring tussen beroepsvaart en recreatievaart.
Vanwege een stijgende trend van eenzijdige ongevallen van recreatievaart wordt hier ook meer aandacht aan besteed. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat werken hierbij samen met brancheorganisaties.

Prioriteit 1: aanvaring van infrastructuur door beroepsvaart
Zoals in het beleidskader maritieme veiligheid is aangegeven kunnen aanvaringen van infrastructuur ernstige schade opleveren aan de kunstwerken en leiden tot stremmingen van de vaarweg en van kruisende wegen en railverbindingen. Ook kunnen ongewenste effecten op de waterhuishouding optreden. Op 30 november 2022 is de Staat van de Infrastructuur 2022 aan de Kamer aangeboden. (Kamerstuk 36 200 A, nr. 56) Daarin is aangegeven dat veel van de kunstwerken aan het einde van hun levensduur zijn en niet ontworpen zijn op de schaalvergroting van de scheepvaart die is opgetreden. Er ontstaat een steeds groter gat tussen de aanvaarbestendigheid waarvoor een object is gebouwd en de belasting die ontstaat bij een eventuele aanvaring door grotere maatgevende scheepvaart. Over het algemeen zal hierdoor grotere schade ontstaan dan waar bij het ontwerp rekening mee is gehouden.

Hieronder worden de lopende maatregelen en acties ten aanzien van het risico van aanvaring van infrastructuur door beroepsvaart beschreven:

• Optimaliseren van de inrichting van hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.
De Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (hierna te noemen HLD) wordt de komende jaren beter geschikt gemaakt voor het maatgevende schip. Door het vervangen en optimaliseren van de inrichting van de vaarweg, de informatievoorziening en de bedieningsapparatuur en het vervangen en verhogen van acht bruggen naar nautisch veilige hoogtes en breedtes op de HLD, wordt de nautische veiligheid geborgd. Ook spreekt Rijkswaterstaat schippers aan op het veilig gebruik van de vaarweg en handhaaft hierop.
• Instrument voor de systematische beoordeling van objecten.
In navolging van een aanbeveling in het rapport van de OVV over de aanvaring van stuw Grave is systematisch in beeld gebracht hoe groot landelijk de risico's van aanvaring van verschillende objecten zijn. Daarbij is vastgesteld dat vanwege locatie- en objectspecifieke omstandigheden risicobeoordeling op objectniveau noodzakelijk is.

RWS heeft een groot aantal objecten in beheer
Het beoordelen van de aanvaarrisico's van objecten en het uitwerken van maatregelen is een omvangrijke uitdaging waarbij prioritering en fasering noodzakelijk is. Rijkswaterstaat heeft in een eerste fase in 2022 een instrument ontwikkeld voor de systematische beoordeling van een object op het risico op constructief falen bij aanvaring door scheepvaart. Dit instrument is ook voor bruggen inzetbaar. Het is nu toegepast op een eerste aantal sluiscomplexen (Grave, Volkerak, Farmsum, Sambeek, Belfeld en Oranjesluizen). De resultaten bevestigen de gevoeligheid van objecten voor aanvaring die in de Staat van de Infrastructuur 2022 is benoemd.
• Vaarwegbeeldonderzoeken
Naar aanleiding van de aanvaring van de Stuw Grave heeft Rijkswaterstaat onderzoek gedaan naar het vaarwegbeeld dat schippers hebben bij het benaderen van objecten (keringen en spui/sluisobjecten). In de verzamelbrief Commissiedebat Maritiem van 24 november 2021 (Kamerstuk 31 409, nr. 339) is de Kamer voor het laatst geïnformeerd over de voortgang en bevindingen van deze vaarwegbeeldonderzoeken. De drie laatste vaarwegbeeldonderzoeken aan spuisluiscomplexen (Kornwerderzand, Den Oever en Reevesluis) zijn in 2022 afgerond en beperkte betonningsmaatregelen zijn voorzien om het vaarwegbeeld op deze locaties te verduidelijken. Daarmee is op 30 locaties het onderzoek afgerond. In de bovengenoemde verzamelbrief bent u eveneens geïnformeerd over het RWS-onderzoek naar de aanvaarrisico's en het vaarwegbeeld bij zeven bruggen, waaronder twee op de HLD. Dit onderzoek wordt binnenkort opgeleverd. Uit de vaarwegbeeldonderzoeken blijkt dat het vaarwegbeeld niet op alle punten helder is voor schippers. Voor alle onderzoeken geldt dat urgente situaties zo snel mogelijk worden aangepakt, bijvoorbeeld door extra boeien op de vaarroute («betonning»), en, waar nodig, aanpassing van de elektronische navigatiekaart, zodat duidelijk is voor de schipper wat de gewenste route is om een object veilig te passeren. De maatregelen voor niet-urgente situaties worden op een later moment geprogrammeerd, afhankelijk van beschikbare middelen.

Prioriteit 2: aanvaring tussen beroepsvaart en recreatievaart en eenzijdige ongevallen van recreatievaart
Aanvaring beroepsvaart/recreatievaart.
In het beleidskader maritieme veiligheid is beschreven dat een ongeval tussen beroepsvaart en een recreatievaartuig een van de grootste risico's op de binnenwateren is. In het verleden zijn hierbij meerdere dodelijke slachtoffers te betreuren geweest. Ook in 2022 viel hierbij helaas weer een dodelijk slachtoffer. Er wordt al jaren ingezet op beheersmaatregelen om dit risico te verkleinen. Het aantal aanvaringen tussen beroepsvaart en recreatievaart is inmiddels gestaag gedaald en het aandeel van deze ongevallen op het totaal aantal geregistreerde scheepsongevallen is sterk afgenomen en lijkt zich te stabiliseren. Hieruit kan worden opgemaakt dat de ingezette maatregelen effectief zijn, zodat dit beleid wordt voortgezet om dit risico, aantal ongevallen en de kans op dodelijke slachtoffers zo laag mogelijk te houden. Dit in het besef dat er altijd een beperkt aantal ongevallen kan optreden.

Eenzijdige ongevallen recreatievaart
Het aantal eenzijdige ongevallen met recreatievaart neemt helaas in de tijd toe en daarbij vallen slachtoffers. Daarnaast vallen slachtoffers bij ongevallen met snelvarende recreatievaart. Er vinden veranderingen in de vlootsamenstelling van de recreatievaart plaats die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van de risico's. Deze ontwikkelingen hebben de aandacht van het Ministerie en dienen nader te worden onderzocht voor wat betreft de aard van het risico, vermoedelijke oorzaken en mogelijke aanvullende risico-reducerende maatregelen. Dit zal plaatsvinden in het kader van de in 2024 voorziene herziening van de risicoanalyse nautische veiligheid binnenwateren.

Achtereenvolgens worden hieronder lopende maatregelen, verkenningen naar aanvullende maatregelen en werkzaamheden die betrekking hebben op veranderingen in het risico beschreven:

• Scheiding beroepsvaart en recreatievaart
De beroepsvaart, de recreatievaart en de nautisch beheerders signaleren gevaarlijke situaties met de recreatievaart op de Rijksvaarwegen. Daar waar het kan, wordt aan mogelijkheden gewerkt om de beroepsvaart en recreatievaart te scheiden. Op verschillende locaties wordt tijdens het recreatieseizoen aanvullende «recreatiebetonning» neergelegd. Waar mogelijk worden beroeps- en recreatievaart ook in aparte sluiskolken geschut of worden nevenvaarroutes voor recreatievaart gepromoot. Voorbeelden zijn het Merwedekanaal bij Nieuwegein als alternatief voor het Lekkanaal en schutten bij de Beatrixsluis.

• Verkenning registratie pleziervaartuigen
Een registratie van pleziervaartuigen kan bijdragen aan de handhaving van verkeersregelgeving. Daarmee wordt veilig vaargedrag bevorderd en de kans op en het effect van ongevallen verkleind. Momenteel vindt een verkenning plaats naar de mogelijkheden voor een registratie van pleziervaartuigen en welke vormen van pleziervaartuigen hieronder zouden moeten vallen. De verkenning wordt medio dit

jaar afgerond. Dan zal bepaald worden of nader onderzoek noodzakelijk is.

• Verkenning onderzoek Klein Vaarbewijs
In de kamerbrief over het Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken is toegezegd dat er vanuit veiligheidsperspectieven een onderzoek in gang wordt gezet naar de invoering van een verplicht vaarbewijs voor de recreatievaart. Voordat dit onderzoek wordt gestart zal eerst een verkenning plaatsvinden naar de vraag of het huidige Klein vaarbewijs voldoende toekomstbestendig is. Goede kennis van vaarwegregels zorgt ervoor dat recreanten zichzelf en anderen minder in gevaar brengen.

• Extra werkzaamheden recreatievaart
Specifiek zijn met betrekking tot recreatievaart werkzaamheden voorzien met 3 aandachtspunten:

1. Verdiepingsonderzoek naar het stijgend aantal eenzijdige ongevallen recreatievaart.
2. Snelvarende recreatievaart en de huidige snelvaargebieden.
3. In kaart brengen van toekomstige gebruiksvormen van recreatievaart die effect hebben op de nautische veiligheid. Over de resultaten van de werkzaamheden die gemoeid zijn met bovengenoemde aandachtspunten wordt de Kamer eind 2024 geïnformeerd.

Korte update van de security gerelateerde onderwerpen uit het beleidskader
Met deze brief wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om kort in te gaan op enkele security gerelateerde onderwerpen uit het beleidskader maritieme veiligheid. In het beleidskader maritieme veiligheid is een aantal acties benoemd om de risico gestuurde aanpak verder te implementeren. De meeste acties zijn inmiddels in gang gezet, maar vanwege de omvang van de acties zal het nog enige jaren duren voordat alle acties volledig zijn uitgevoerd en de risico gestuurde aanpak volledig is geïmplementeerd.
Hieronder wordt de voortgang beschreven van twee van de in het beleidskader genoemde acties.

• Risicobeoordeling van maritieme security
Ten aanzien van maritieme security heeft TNO, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in samenwerking met de sector, een risicobeoordeling op nationaal niveau uitgevoerd en eind november 2020 opgeleverd. Aansluitend heeft TNO eind 2022 twee risicomethodieken ontwikkeld voor grote en kleine havens voor het uitvoeren van risicobeoordelingen. De resultaten hiervan bieden aanknopingspunten om beveiligingsmaatregelen op nationaal en lokaal niveau slimmer en effectiever in te richten.

• Cybersecurity awareness trajecten en incidentmeldingensysteem
Parallel aan bovenstaande werkzaamheden heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat doorlopende cybersecurity awarenesstrajecten uitgezet voor en met de maritieme sector. Zo hebben er workshops, trainingen en informatiesessies plaatsgevonden en is er een digitale netwerkomgeving gecreëerd waarop modules, handreikingen en best-practices worden gedeeld ten behoeve van het verhogen van de cyberweerbaarheid. Daarbij wordt in samenwerking met de sector gewerkt aan het ontwikkelen van een incidentmeldingensysteem en aan het versterken van een proactieve veiligheidscultuur in de havens. Hierover zal onder andere met vertegenwoordigers van havenautoriteiten en handhavingspartners worden doorgesproken.

Fosfine in scheepslading: wachtend op het volgende incident

Alweer een aantal jaar geleden heeft zich het vreselijke incident met de FOX afgespeeld. Het was niet het eerste en ook niet het laatste incident, helaas. (https://www.schuttevaer.nl/nieuws/vervoermarkt/2019/12/10/ladinggasdrijft-schippers-van-boord/

https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/vergiftigde-schippersvrouw-uit-ziekenhuis)

De afgelopen jaren is er overleg gevoerd om de situatie te verbeteren, onder leiding van het Ministerie I&W en ILT waarbij het Ministerie SZW, vertegenwoordigers van diverse havenbedrijven, brancheorganisaties 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 vogelvrij

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; schippers blijken vaak toch niet geïnformeerd te worden als men uit schepen laadt met gegaste lading. Er heeft een incident plaatsgevonden waarbij de lading vanuit treinwagons uit Polen overgeslagen werd in binnenvaartschepen en een veel te hoge fosfinewaarde is gemeten. Onlangs kwamen de schepen vanuit Duitsland waarbij een veel te hoog fosfinegehalte gemeten is. Die schippers (en degenen die hebben geladen) zijn wel al een hele tijd bij de besmette lading geweest, met alle mogelijke gevolgen voor organen en dergelijke van dien. 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)

En dat zijn de gevallen waar men (soms na lange tijd) achter komt, maar we weten ook dat er dingen misgaan die we helemaal niet weten, simpelweg omdat er geen controle is en fosfine van zichzelf geen geur heeft. 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 het laatste overleg geen vertegenwoordiging van deze partij, die toch een grote rol speelt, aanwezig.

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.)

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

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

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

Op 4 december vond er weer een overleg plaats waar de ASV 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 IL&T, 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 IL&T-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 onzes inziens een grote verantwoordelijkheid. Maar degene die die verantwoordelijken vertegenwoordigt, is gewoon afwezig op dit al eerder uitgestelde overleg.

IL&T vindt handhaven niet nodig, overheid verzaakt haar plicht

Op de vraag aan IL&T 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.

Kennelijk vindt de overheid het helemaal geen prioriteit 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.

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.

Strafbeschikkingen: Een doorbraak?

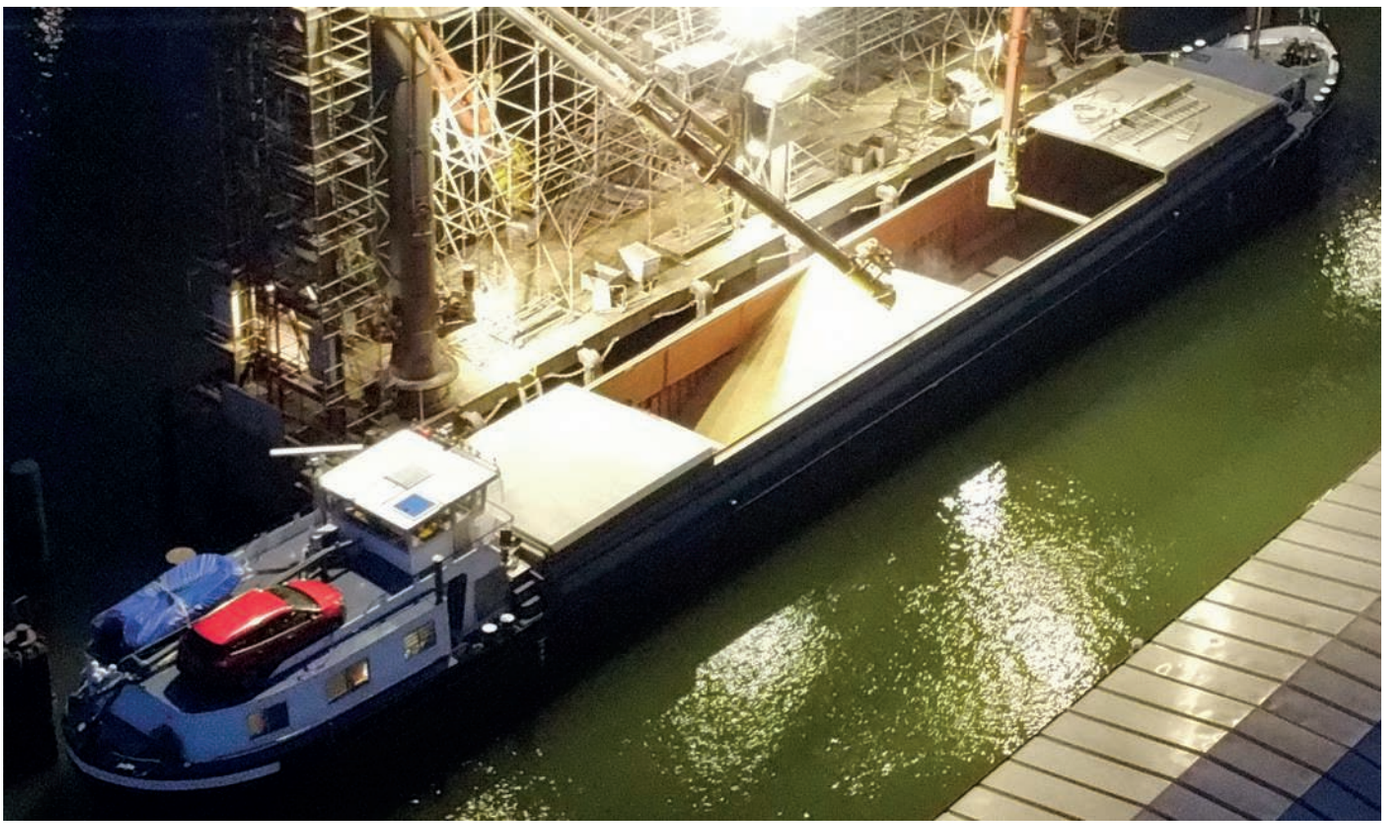
Eind januari 2024 horen we dan dat er strafbeschikkingen zijn uitgedeeld vanwege het in gevaar brengen van schippers in Oss.

Het is niet het Poolse bedrijf dat de fosfine in de lading heeft gedaan en dat niet heeft gemeld dat de ladingen gegast waren met fosfine die vervolgd is. Het zijn de 2 Brabantse bedrijven die boetes hebben ontvangen van € 12.500,- omdat zijn voorzichtiger hadden moeten handelen volgens het OM, omdat zij bij controle hadden gemerkt dat er gas in de lading zat.

Zij worden aangesproken op hun rol, waarbij tarwe met een hoge dosis fosfine in juli 2021 in drie binnenschepen terechtkwam.

De tarwe werd overgeslagen vanuit treinwagons uit Polen en was bestemd voor o.a. Meppel en Utrecht.

Het werd uiteindelijk ontdekt door de gasmeter van een medewerker van het bedrijf in Utrecht dat begon te piepen, toen hij op weg was naar het ruim waarin hij moest werken.



Reactie op het OVV-rapport aanvaring Schuitengat

De ASV heeft ter voorbereiding van het Commissiedebat Maritiem een reactie gegeven op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) naar aanleiding van de fatale aanvaring tussen een snelboot en een watertaxi in het Schuitengat.

AIS inzetten voor snelheidscontrole scheepvaart?
"Zet AIS en eventueel andere data in om de scheepvaart te controleren op snelheid". Die aanbeveling doet de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) naar aanleiding van de fatale aanvaring tussen een snelboot en een watertaxi in het Schuitengat. Het zou goed geweest zijn als de OVV, voordat men dit oppert, had onderzocht hoe AIS werkt, hoe betrouwbaar het is en welke afspraken er gemaakt zijn rond het gebruik (misbruik) van AIS.

Hoeveel waardering de ASV ook heeft voor de OVV, hierbij gaat men echt aan een aantal zaken voorbij:

1. (On)betrouwbare overheid? Dat AIS een goed hulpmiddel is voor een veilige vaart is duidelijk, maar een verplichting tot gebruik van AIS is er alleen gekomen, omdat de overheid heeft beloofd dit nooit als opsporingsmethode te gebruiken. Wij houden de overheid aan haar belofte.
2. AIS is onbetrouwbaar: AIS heeft een foutpercentage van 17%. Daar kun je niet mee handhaven. Een overtreding hoort met zekerheid vastgesteld te zijn en daar kun je hier niet van spreken. Schepen bevinden zich regelmatig in de werkelijkheid op heel andere plekken dan Marinetraffic aangeeft bijvoorbeeld. Ook nemen schepen elkaars "tag" mee, als men elkaar passeert, waarbij het dus lijkt of je de snelheid vaart van het andere schip. Regelmatig zien de scheepseigenaren hun eigen schip op een heel andere plek varen, soms zelfs over land.
3. De privacy: middels AIS dat inmiddels via het illegale (!) Marinetraffic leidt tot het altijd en overal kunnen volgen van een binnenvaartschip inclusief haar bemanning (die er vaak op woont). Het is bizar dat automobilisten het onvoorstelbaar vinden dat zij een tracker in de auto zouden hebben waar ze altijd op te volgen zijn, terwijl men dat voor de binnenvaart geen enkel probleem lijkt te vinden. Ook onze veiligheid is daarmee in het geding. Zo horen wij al van drugs in containers die makkelijk te volgen zijn door criminelen, omdat het binnenvaartschip zo makkelijk te volgen is.
4. Discriminerend middel: Gezien de ongevalscijfers waaruit blijkt dat een groot deel van de dodelijke slachtoffers nu juist vallen bij de recreatievaart, is het niet gewenst dat men een middel inzet dat die groep voor een groot deel (kleiner dan 20 meter) buiten beschouwing laat, omdat het alleen bij een beperkt deel van de vaarweggebruikers verplicht is.

Kortom: wees een beetje voorzichtig met het kiezen van een makkelijke uitweg (AIS) voor het feit dat een overheidsinstantie haar werk niet op de juiste wijze uit blijkt te kunnen voeren (handhaven).

Verder: dat een watertaxi met een klein vaarbewijs mag varen op groot vaarwater is toch ongelooflijk?

Zie ook: https://www.omropfryslan.nl/nl/nieuws/16118809/kritiek-op-systeem-snelheidscontrole-waddenzee-onbetrouwbaar-en-inbreuk-op-privacy

Ligplaatsenbeleid

Vlak voor de kerst heeft de ASV nog een overleg gevoerd in Haarlem met Rijkswaterstaat waar o.a. het ligplaatsenbeleid aan de orde kwam. Het werd maar weer eens overduidelijk dat men stelt dat wij continue moeten varen, zo ongeveer. Letterlijke tekst "er moet vooral doorstroom zijn".

Versoberingstraject= nog minder voorzieningen
Bovendien werd gemeld dat er sprake is van een "versoberingstraject", wat vrij vertaald betekent dat er nog minder voorzieningen komen. Dit uit zich in het verdwijnen van afloopmogelijkheden. Bij einde levensduur zullen er geen nieuwe afloopmogelijkheden meer geplaatst worden.

Bereikbaarheid door hulpdiensten niet belangrijk
Als we het hebben over onbereikbaarheid voor hulpdiensten, is het antwoord "de veiligheidsregio vindt dit geen issue".

Kennelijk moeten er doden vallen voor iets een issue is en dan moeten we natuurlijk wel de pers erbij halen, want als niet iedereen het weet is het geen onderwerp.

Een voorbeeld
Nu hebben wij weer zo'n fijn voorbeeld waar de ASV een reactie op gevraagd heeft, maar nog niet ontvangen heeft.

Bij Rijkwaterstaat blijkt men besloten te hebben bij pegel Lobith 13.55 de toegang tot de loopsteigers in de overnachtingshaven te stremmen. Dit gebeurt dan door de plaat die de steiger met de wal verbindt omhoog te zetten en er dan een ketting met een hangslot aan te doen. Dit staat op een tekstkar op de kop van de haven. Maar bij deze hoge waterstand heeft de schipper bij het binnenvaren van een haven wel wat anders aan zijn hoofd dan het lezen van een tekstkar (maar dat terzijde). En als je van beneden komt, is het ook de laatste redelijk fatsoenlijke haven in de opvaart. Dus waar blijf je dan?

Dit blokkeren van de loopsteigers geschiedde zo in de nacht van Kerstavond naar eerste Kerstdag. Een van de schippers die daar lag, zou i.v.m. Kerst familie aan boord ontvangen. Die had hij al verzocht even laarzen mee te nemen, omdat die steigers te laag zijn bij deze waterstand.

Op het moment dat de schipper aan de steiger komt om hen even op te halen, staat die klep omhoog. Toen is de schipper terug naar boord gegaan en heeft post Millingen eerst via de marifoon duidelijk gemaakt hoe hij erover dacht. Het blijkt dat dit "van hogerhand" opgelegd is.

Dit heeft tot enorm veel narigheid geleid. De schipper heeft toen gezegd dat hij desnoods de slijptol in het slot ging zetten

om het te openen. Tenslotte kan er ook niemand aan boord komen voor eventuele medische zorg als dat nodig is en ontstaan er levensgevaarlijke situaties, omdat mensen toch aan boord proberen te komen. Was dit de kerstgedachte van Rijkswaterstaat?

(een heel klein beetje) Coulance:
Vervolgens, we waren het al bijna vergeten, is er uiteindelijk een soort omschrijving gekomen van “coulance” in welke gevallen de schippers een (klein) beetje langer mogen liggen in bepaalde gevallen. De vraag is wat we hier mee moeten. Wie gaat dit communiceren naar de schippers en moet dat wel gecommuniceerd worden?
Wat de ASV betreft zet het geen zoden aan de dijk. Het is hooguit een tekst dat men aan de Kamer kan laten weten dat er “coulance” toegepast wordt en men weer in slaap gesust is.

Ook in Haarlem wist men ons wederom te vertellen dat na onderzoek gebleken is dat er geen probleem zou zijn met de ligplaatsen. En weer moest ik vertellen dat Rijkswaterstaat vindt dat er geen problemen zijn, maar de schippers dit een enorm probleem vinden. Ook na de “proef” die keer op keer aangehaald wordt, bleek dat er geen probleem was als de schepen langer zouden liggen. Maar kennelijk wordt dit uitgelegd (nog steeds) dat er dus geen behoefte aan is.

Binnenvaart wordt in de steek gelaten door de overheid
De ASV is het pertinent oneens met de wijze waarop er met de schippers omgegaan wordt wat betreft ligplaatsenbeleid door Rijkswaterstaat. We hebben wederom gemeld dat we ons ongelooflijk in de steek gelaten voelen door de overheid.

Nautisch-Technisch

Gebruikersoverleg Maascorridor: de maat is vol!

Op 23 januari was er weer een overleg Maascorridor met RWS en diverse betrokken partijen. De aanwezige partijen waren naast RWS, Provincie Limburg, Havendienst Nijmegen, de Vereniging van Watergebonden Bedrijven, PTC, BCTN, KBN en ASV.

BAS-systeem werkt nog niet perfect
Het BAS systeem werkt nog niet naar behoren. Via dit systeem wordt doorgegeven wanneer er zich een stremming voordoet bij een sluis en wanneer deze opgeheven is. Hiervoor kun je je als gebruiker aanmelden. De meldingen van de stremming vormen geen probleem. Alleen de melding van opheffing van de stremming komt niet altijd door. Hier wordt nog even goed naar gekeken.

Naast de gebruikelijke terug- en vooruitblik van stremmingen en onderhoud is er een aantal zaken dat wat meer aandacht krijgt (De presentatie wordt nog per mail verstuurd zodat iedereen hier kennis van kan nemen).

Sluis Grave onverwacht (veel te lang) gestremd
Als eerste sluis Grave. Deze is in achterliggende periode een aantal dagen onverwacht gestremd geweest. Men wil deze sluis robuuster maken door de deuren van het benedenhoofd te vervangen. De geplande stremmingsduur van 10-03 tot 27-04 riep direct reactie op uit de zaal, omdat alle betrokkenen dit veel te lang vinden. De vraag is of er dag en nacht aan gewerkt wordt. RWS heeft het over de kortst mogelijke tijd. De druk vanuit de aanwezige partijen wordt opgevoerd om er alles aan te doen om de klus zo snel mogelijk te klaren en gaan derhalve niet akkoord met de voorgenomen stremmingsduur.

Eindelijk vooruitgang sluis Weurt
Aan het hoofpijndossier dat sluis Weurt heet, lijkt langzaam een einde te komen. In het voorjaar worden alle tandwielen en rondsels van de hefdeuren vervangen. Meestentijds zal de helft van de westkolk in deze periode beschikbaar blijven.

Stremming Panheel onnodig
Met de stremming van sluis Panheel heeft RWS opnieuw het ongenoegen over zich afgeroepen. Het is niet te verteren dat men zo maar een sluis dicht gooit om het enkele feit dat de drijfbolders niet voldoen. Dit is al een jaar bekend, maar er is eenvoudigweg niets aan gedaan. Al te makkelijk verschuilt men zich achter het veiligheidsargument en de regelgeving. Er wordt aangedrongen om tenminste stewards op de sluis te zetten voor het vastmaken en losgooien van de touwen, zodat de sluis toch in bedrijf gesteld kan worden.

Lange reparatietijd sluis Roermond
In de sluis Roermond worden de middendeuren gerepareerd vanwege de aanvaring die plaatsvond vorig jaar. Ook hier is de geplande tijdsduur weer een reden voor discussie met de betrokken partijen.

Dit jaar onderhoud sluizen Lith, st Andries en Wilhelminasluis te Andel
Verder staat dit jaar onderhoud gepland voor de sluizen Lith en st. Andries. Het onderhoud wat plaats zou vinden aan de Wilhelminasluis te Andel wordt opnieuw ingepland. Dit had afgelopen jaar moeten gebeuren, maar door de levertijd van bepaalde materialen is dit uitgesteld.

De maat is vol
In het algemeen is voor de meeste betrokken partijen de maat vol en de hele situatie van de laatste jaren komt RWS op brede kritiek te staan. Er moet wat gaan veranderen in beleid. Het kan niet zo zijn, dat omdat een aannemer geen mensen heeft, onderhoud langer duurt, uitgesteld of zelfs niet uitgevoerd wordt. RWS geeft aan dat er nu eenmaal contractuele verplichtingen lopen met de betrokken aannemers. Maar de partijen geven aan dat het wel heel makkelijk is om zich daarachter te verschuilen. Ook in de toekomst, wanneer RWS nieuwe aanbestedingen doet, moeten zaken als werken in het weekend en in de nacht door de aannemer als voorwaarden opgenomen worden. Waarom werkt men wel aan de weg in het weekend en in de nacht en zou dat aan sluizen niet kunnen?

Andere werkwijze RWS?
De medewerker van Provincie Limburg was voor het eerst op dit overleg en uitte zijn verbazing over de gang van zaken. Temeer omdat er al zo lang gepraat wordt. Hij deed RWS de suggestie aan de hand om in dit soort overleggen ook de beleidsmensen te betrekken, om zo gezamenlijk en snel tot beleid te komen. Nu is het zo dat er input opgehaald wordt in het gebruikersoverleg en dit vervolgens naar het bestuursoverleg gaat. Dat kan volgens hem veel meer direct en men had daar zelf heel goede ervaringen mee in op provinciaal niveau. Nu wil het geval dat de ASV hiervoor ook al gepleit heeft in een enquête die vorig jaar gehouden is m.b.t. het gebruikersoverleg Maascorridor. Hierin werd gevraagd welke mensen de betrokken partijen nog meer aan de overlegtafel wilden zien.

Onenigheid over werkwijze Julianakanaal
Een ander groot onderwerp was het Julianakanaal. De ASV heeft op 6 december en 17 januari ook deelgenomen aan overleggen die de huidige situatie in van het Julianakanaal betreffen. Het overleg van 6 december betrof een presentatie en uitleg over hoe deze situatie tussen Berg en Obbicht is ontstaan. Samenvattend: RWS wil met het oog op veiligheid het kanaal droogzetten om de verruiming en het opruimen van de huidige bouwkuip voort te zetten. Dit omdat zoals bekend, in februari vorig jaar de damwand het begeven heeft en de bouwkuip volgestroomd is. Dit risico wil men niet nogmaals lopen. De ASV is (nog steeds) van mening dat, doordat de damwand aan de zijde van de bouwkuip op geen enkele wijze gestut werd om de druk van het water aan de vaarwaterzijde tegen te gaan, het daardoor zo makkelijk kon openklappen toen een damwandplank het begaf. RWS betwist dat. Het Deltares onderzoek heeft inmiddels uitgewezen dat door het lekken van de kanaalbodem, water door een beschadiging van en onder de damwand doorgespoeld is, zodat de grond instabiel werd en de damwand bezweek. Onze mening is dat wanneer men op verschillende hoogte H-balken in de lengte achter de damwand had geplaatst, die op hun beurt weer gestut zouden zijn in het talud van het kanaal of anderszins, het openklappen van de damwand voorkomen zou zijn. Behalve de ASV, zijn ook andere partijen niet overtuigd en roept het rapport van Deltares de nodige vragen op.

Alle betrokkenen willen Julianakanaal openhouden, RWS wijkt niet
RWS is dus voornemens het kanaal droog te zetten. Dit zeer tegen de zin van alle andere betrokken partijen, omdat dit een ongekende impact gaat hebben. Het Limburgse bedrijfsleven, de verladende partijen en de scheepvaart is er alles aan

gelegen om het kanaal open te houden en zij zullen daar alles voor in het werk stellen. Op welke manier dan ook. Voor de scheepvaart kan alleen de omvaarroute al problemen opleveren vanwege de onbetrouwbaarheid van de kunstwerken op die omvaarroute. Denk hierbij aan sluis Grave en Weurt.

Impactanalyse
Zover is het echter nog niet. Op 17 januari had de ASV een overleg met Ecorys. Dit is een partij die een impactanalyse gaat maken voor wat het gaat betekenen voor alle betrokken partijen, als het kanaal afgesloten wordt.

RWS: Binnenvaart vaart te hard
Er klonk ook kritiek vanuit RWS naar de scheepvaart. Al dan wel of niet terecht. Er zijn nog steeds schepen die te hard langs de bouwkuip varen. Uit metingen blijkt dat de gemiddelde passeersnelheid 11 km/u bedraagt. En dit terwijl 6 km/u toegestaan is. Men heeft het dan niet over de lege kempenaar die met 8 km/u passeert en hoegenaamd geen hinderlijke waterbeweging veroorzaakt. Dat begrijpt men ook wel. Maar als dit echt zo is, dan verdient dit geen schoonheidsprijs van ons als binnenvaart. En van daaruit ook de oproep om zo langzaam als veilig is, te passeren.

Afsluitend werd er een presentatie geven over de waterkerende functie van de sluizen Weurt en Heumen. Deze worden ook onderdeel van een apart overleg waar de ASV ook aan deelneemt.

Ligplaatsenbeleid weer niet op de agenda

commissiedebat Maritiem

Een onderwerp dat NIET op de agenda staat van het commissiedebat Maritiem van 8 februari, maar er wel op had moeten staan, is het onderwerp ligplaatsenbeleid. Daarom heeft de ASV daar toch een schrijven over gestuurd aan de Kamerleden:

Wij merken geen enkele verbetering: integendeel, de ligplaatsproblematiek verergert met de dag.

Er is sprake van een continue afbraak van ligplaatsen in Nederland. Een aantal (van vele) voorbeelden:

- Steeds vaker worden ligplaatsen onttrokken, omdat omwonenden of bedrijven bezwaar maken tegen de ligplaatsen.
- Door achterstallig onderhoud worden afloopmogelijkheden zo gevaarlijk dat men maar verbiedt om ligplaats te nemen.
- Bij werkzaamheden worden geen vervangende mogelijkheden geplaatst om ligplaats te nemen.
- Gemeentes (zoals bijvoorbeeld Rotterdam) geven aan ligplaatsen andere bestemmingen.
- Steeds meer ligplaatsen worden toegewezen aan hotelschepen ten behoeve van vluchtelingenopvang, dit gebeurt vooral in havens van gemeentes. Hierbij wordt ons verteld dat RWS zorgvuldig onderzoekt of dit wel kan i.v.m. de ligplaatsen die de binnenvaart nodig heeft, maar de havens aan wie wij dat gevraagd hebben ontkennen de betrokkenheid van RWS hierbij.

Coulance is geen oplossing
In aanloop naar het vorige Commissie Debat Maritiem gaf de Minister in een brief aan de Kamer aan langer ligplaats nemen door schepen dan de geldende 3 x 24 uur niet mogelijk te willen maken door aanpassing van de regelgeving (Binnenvaartpolitiereglement en Rijnvaartpolitiereglement). Om de sector desondanks tegemoet te komen in de behoefte naar langer ligplaats nemen en de wens voor uniformiteit, heeft Minister Harbers toegezegd door Rijkswaterstaat (RWS) een afwegingskader voor de coulance (die nu al regelmatig zou worden toegepast) te laten opstellen in overleg met de brancheorganisaties.

Wij zijn echter van mening dat de door de Minister ingeslagen weg niet zal leiden tot beleid wat nodig is voor de binnenvaart en waar de binnenvaart (de ASV) ook niet om gevraagd heeft. Coulance komt niet in de buurt van de vraag naar een beter ligplaatsenbeleid en dekt de lading niet van de aangenomen motie, waarbij al 2 jaar gewacht wordt op een werkelijke uitvoering daarvan. Bovendien: RWS kan met een afwegingskader, hoe gedegen vormgegeven ook, niet voorkomen dat er willekeur zal blijven bestaan in het toepassen van coulance. Elke situatie waarbij langer ligplaats nemen noodzakelijk is, is namelijk anders en is daarbij privé en/of zakelijk voor de schipper een persoonlijke kwestie. Het is geen prettige gedachte dat je die persoonlijk kwestie aan een RWS-medewerker uit de doeken moet doen in de hoop dat de betreffende medewerker coulant zal zijn. De schippers blijven op deze wijze te afhankelijk van de wil van RWS(-medewerkers) om coulance toe te passen. Maar wat belangrijker is: Het lost nauwelijks iets op: het gaat vaak om veel meer dan “een dagje langer mogen liggen”. Het gaat ook om gevallen waarbij het nodig is weken, zelfs maanden ligplaats te nemen.

Wij hebben gevraagd om een beleid waarin het langer ligplaats nemen dan de nu vastgestelde 3 x 24 uur een officiële status heeft in regelgeving en waarbij geen mogelijkheid bestaat dat er sprake is van willekeur door RWS-medewerkers. Wij zijn van mening dat de proeven hebben aangetoond dat langer ligplaats te mogen nemen op meerdere locaties geen negatief effect heeft op de scheepvaart die alleen overnacht of er 3 x 24 uur verblijft.
Maar belangrijker is, dat RWS het voortouw zou nemen hierin om juist ook andere “overheden’ zoals provincies, waterschappen, gemeenten en havens ertoe te bewegen gezamenlijk tot een beter ligplaatsbeleid te komen. Dat is helemaal niet gebeurd.

Wij vinden dat de Minister een verantwoordelijkheid heeft om landelijk een overkoepelend ligplaatsenbeleid door te voeren. Het genoemde alternatief dat hij noemt, betaalde ligplaatsen in (gemeente)havens, is niet alleen zeer beperkt in aantal en in tijdsduur (ook in havens als Amsterdam mag men maar maximaal 7 dagen ligplaats nemen), daarbij zijn havengeldtarieven over het algemeen gebaseerd op de economische activiteit van laden of lossen in een haven. Na laden of lossen zien de havens de schepen het liefst zo snel mogelijk vertrekken (zoals naar ons uitgesproken door de wethouder van Smallingerland, betreffende de haven in Drachten) met beperkte toegestane ligtijd en hoge havengeldtarieven tot gevolg. Met overkoepelend beleid doelen wij natuurlijk niet op de website waar de bezettingsgraad van ligplaatsen te zien valt. Deze website heeft zeker een beperkte toegevoegde waarde, echter lost het de toenemende tekorten aan ligplaatsen niet op. Tekorten die zowel gelden voor overnachten als voor (1,2 of) 3 x 24 uur liggen, maar zeker in geval van noodzakelijk ‘lan-

ger liggen'.

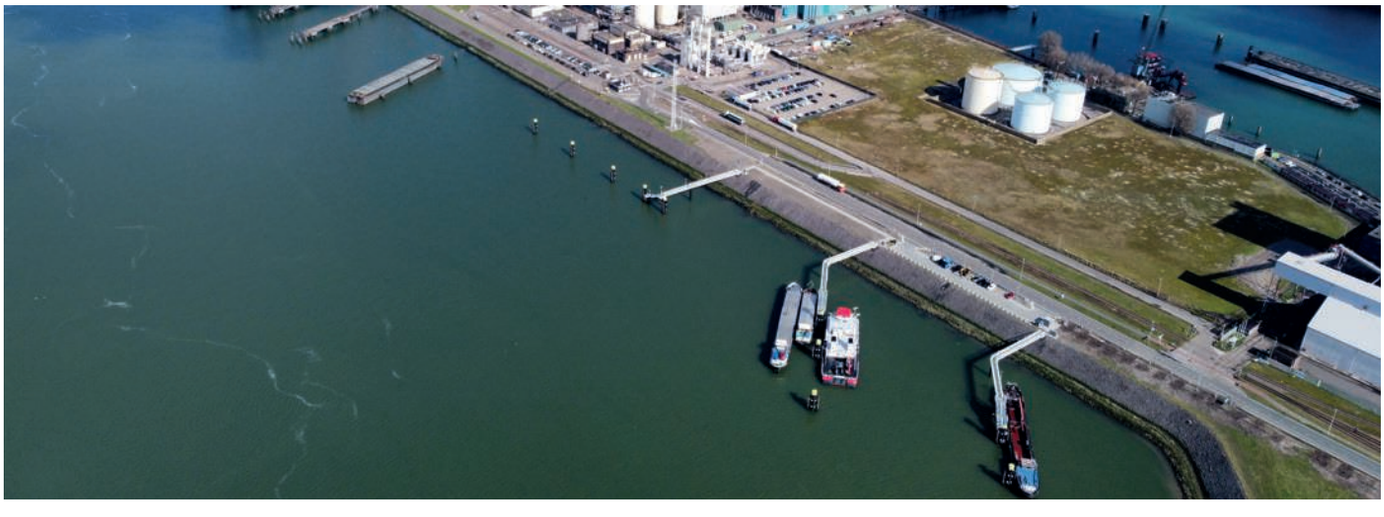
De drie uitbreidingen van ligplaatsen (Boven-IJssel, Neder-Lek en Spijk) die gepland staan zijn wat ons betreft een schrale troost. Ten eerste worden die ligplaatsen de binnenvaart al decennia beloofd en ten tweede weegt het niet op tegen de continue afbraak van ligplaatsen in Nederland.
Wij zien als brancheorganisatie en binnenvaartschippers de situatie omtrent ligplaatsen al jaren almaar verslechteren in Nederland (maar ook internationaal). Door het huidige personeelstekort zien wij tevens een ontwikkeling dat een significant aantal (grote) schepen, die voorheen 24/7 voeren, nu teruggaan naar 14 of 18 uur per dag en derhalve ook meer behoefte krijgen aan ligplaatsen. Uiteindelijk zal de situatie onhoudbaar worden (als dat niet al het geval is) en is dat ook een belemmering voor de binnenvaart om bij te kunnen dragen aan de gewenste noodzakelijke modal shift. Inmiddels zijn we zover dat het voorkomt dat schepen niet meer op overnachtingsplaatsen kunnen liggen, omdat die vol zijn of om een andere reden onbereikbaar, men daardoor langer moet doorvaren en daarmee in overtreding is van het vaartijdenbesluit. Daarbij worden er wel "gewoon" torenhoge boetes uitgedeeld, nog los van het feit dat daarmee de veiligheid op de vaarweg aangetast wordt. Wij achten het voor de binnenvaart van uitermate groot belang dat er een nationaal (of zelfs internationaal) overkoepelend ligplaatsenbeleid komt. Dit beleid had er al moeten zijn als uitvoering van de aangenomen motie (Lacin & Postma, 2020, kst-31409-281 Motie van de leden Laçin en Postma over duidelijke afspraken over het ligplaatsenbeleid (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020D25696&did=2020D25696). RWS had een voortrekkersrol moeten vervullen in het overleg tussen de diverse vaarwegbeheerders en de sector met als doel het ligplaatsenbeleid tot stand te brengen. De motie is onzes inziens dan ook niet uitgevoerd en daarom roept de ASV de Minister op dit alsnog te doen.
Betreffende motie:

MOTIE VAN DE LEDEN LAÇIN EN POSTMA
Voorgesteld 23 juni 2020
De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat de Minister heeft toegezegd dat tijdens de coronacrisis coulant omgesprongen zal worden met de drie keer 24 uurstermijn voor ligplaatsen;
overwegende dat er nog altijd voorbeelden zijn waarbij Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten naar elkaar wijzen en schippers hier de dupe van zijn;
verzoekt de regering, om in overleg met de sector duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid die aansluiten bij de behoefte van de schippers en Rijkswaterstaat het voortouw te geven in de naleving en handhaving van deze afspraken en gaat over tot de orde van de dag.
Laçin Postma

De motie niet uitgevoerd

- De proeven hebben aangetoond dat langer ligplaats mogen nemen op meerdere locaties geen negatief effect heeft op de overnachtende scheepvaart. Toch verruimt men de ligplaatsmogelijkheden niet.
- RWS zou het voortouw nemen om ook andere "overheden' zoals provincies, waterschappen, gemeenten en havens ertoe te bewegen gezamenlijk tot een beter ligplaatsbeleid te komen. Dat is helemaal niet gebeurd.

Wij vinden dat de Minister een verantwoordelijkheid heeft om landelijk een overkoepelend ligplaatsenbeleid te stimuleren c.q. door te voeren.



Overleg baggerwerkzaamheden Provincie Zuid Holland

Op 24 november jl. heeft de ASV kort gesproken met de omgevingsmanager van Arcades die namens de Provincie (hierna PZH) input ophaalt bij diverse belanghebbenden.

Op zijn vroegst zullen de baggerwerkzaamheden in het 3e kwartaal 2024 starten. Het betreft de Oude Rijn, Aarkanaal, Rijn-Schiekanaal en Heijmans wetering. PZH heeft als randvoorwaarde gesteld, dat de scheepvaart doorgang moet vinden tijdens de baggerwerkzaamheden. Dit kunnen we als ASV alleen maar toejuichen. Op die plaatsen waar het vaarwater erg smal is, zal e.e.a. nader afgestemd worden met bijvoorbeeld het bedrijf van de losplaats, zodat er gebaggerd kan worden wanneer er op enig moment geen schepen lossen. Dit betreft vooral de situatie bij de betoncentrale van Zoeterwoude-Rijndijk, waar er zich ook een wachtplaats voor de Rijvreugdbrug tegenover bevindt.

De ASV heeft er ook op aangedrongen om de werkschepen wanneer buiten bedrijf, deugdelijk te verlichten zonder dat deze verlichting hinderlijk is voor de passerende scheepvaart. Voor de informatievoorziening heeft de ASV aangegeven dat NOS-teletekst, vaarweginformatie.nl en de aanwezige lichtkranten langs de vaarwegen gebruikt kunnen worden. Daarnaast kan de vaarwegbeheerder de informatie ook delen met ons als branchevereniging en zorgen wij ervoor dat deze via diverse andere media verspreid wordt. Tevens komt er een telefoonnummer waar mensen naartoe kunnen bellen.

Stremmingen hebben een oorzaak

Minimaal 36 pagina's voor stremmingen op de vaarwegen in Nederland vinden we terug op Teletekst. Het ene na het andere kunstwerk houdt er mee op. Soms door achterstallig onderhoud, andere keren doordat camera's niet werken, er een personeelstekort is en ga zo maar door.

Nu maakte het kabinet in 2022 4 miljard vrij voor het onderhoud aan infrastructuur. De helft daarvan gaat naar de spoorwegen, 1,1 miljard is bestemd voor de (auto) wegen en dan blijft er een schamele 600 miljoen over voor de waterwegen waar dus al een gigantische achterstand aan onderhoud was.

Dat zijn keuzes. Dus als Rijkwaterstaat zegt: we hebben er geen geld voor, dan zal dat best waar zijn. Maar dat het geld er niet is, komt wel door de keuzes die gemaakt zijn en waarbij kennelijk de vaarwegen niet zo erg belangrijk gevonden worden.

Stremming: Een voorbeeld uit de vele voorbeelden: Sluis IV in het Wilhelminakanaal

De sluis is gestremd omdat er pompen in staan om te spuien. Dit is al maanden het geval en gaat nog zeker tot april duren, horen wij uit betrouwbare bron.

Het is toch een doorgaande route die afgesloten is en waardoor iedereen maar om moet varen via Empel.

Ondertussen verschijnen er berichten in de media over het feit dat de schade aan de schuif groter zou zijn dan werd verwacht. Op 24 januari maakte Rijkswaterstaat bekend dat het daardoor langer duurt om hem te repareren. Langer tot wanneer? Als dat echt tot april gaat duren, dan blokkeert men deze vaarroute voor heel wat maanden. Maar Rijkswaterstaat deelt met de media dat de sluis bij Haghorst, die al sinds 23 november stilligt nog een maand gestremd zal zijn "totdat de spuiconstructie weer operationeel is." De vraag is nu …waar kunnen de binnenvaartschippers op rekenen?

Keuzes voor vervoer over de weg: Leimuiderbrug functioneert maar blijft gesloten in de spits.

Gebruikers Leimuiderbrug kunnen volgens de provincie opgelucht ademhalen: 'Problemen opgelost' lezen we in het AD. Bewoners en bedrijven uit Kaag en Braassem, Alphen en Nieuwkoop schijnen tevreden te zijn, omdat de provincie heeft vastgesteld dat de Leimuiderbrug het weer doet en blijft doen. De storingen zijn volgens de provincie opgelost bij de belangrijke verkeersader.

Dan zijn in dit geval "de gebruikers van de brug" natuurlijk de weggebruikers, want het vervoer over water zal geconfronteerd blijven met enorm oponthoud. Want -hoewel er constant iemand aanwezig zal zijn om de brug te bedienen als er problemen zijn en die problemen zich op dit moment niet voordoen- voor de zekerheid zal men de brug niet openen in de spits voor de scheepvaart. Dat ook daar bedrijven de dupe van worden, speelt kennelijk helemaal geen rol in de berichtgeving. Dat we nu lezen dat de automobilisten het wel prima vinden, omdat ook bij gewone bediening, als de brug het doet, men anders moet wachten doet ons al vrezen voor een tijdelijke maatregel die wel eens standaardpraktijk zou kunnen worden.

Watermanagement

Nederland waterland. Dat zagen we de afgelopen maanden wel bewaarheid. Na regelmatige perioden van soms langdurige droogte in de afgelopen jaren, kregen we nu ruimschoots gecompenseerd wat we in die jaren te kort zijn gekomen. Zelfs in zo'n overvloedige mate, dat ook in de droogste delen van ons land de grondwaterstand zich kon herstellen. En zelfs meer dan dat. Zo trad bijvoorbeeld de Overijsselse Vecht op een dusdanig wijze buiten haar oevers, dat dat volgens deskundigen zeer positieve gevolgen heeft voor de natuur in de nabije toekomst voor die regio.

Waar we ook de vruchten van geplukt hebben en wat we vooral geslaagd kunnen noemen, is het project "Ruimte voor de rivier". De eerste hoogwatergolf van de Rijn en haar zijrivieren hadden we nog niet verwerkt of de volgende diende zich aan. En bij een combinatie van een hoge rivierafvoer en een storm uit de westelijke windrichting, waarbij zelfs de Maeslantkering gesloten werd, hielden we de boel droog. We zijn ver van situaties gebleven zoals in 1995, waarbij een groot deel van de inwoners in ons rivierengebied geëvacueerd moest worden. Dit bleek dus met recht een geslaagd stukje watermanagement!

Tegelijk komen we er in zo'n periode ook achter waar ons huiswerk nog niet af is, of zelfs onvoldoende gemaakt is. Hoe komt dat, vraag je jezelf dan af. Het feit dat er geen gevaarlijke situaties zijn ontstaan, betekende niet dat we in het land geen overlast hebben ervaren. Nu ontkom je daar sowieso niet helemaal aan, omdat niet alles maakbaar is. De overlast in onze bedrijfstak ervoeren we doordat belangrijke hoofdvaarroutes enige tijd gestremd zijn geweest. Denk hierbij aan het Amsterdam-Rijnkanaal bij de keerschuif te Ravenswaaij met de daarnaast liggende sluizen en de Oranjesluizen die de verbinding vormen naar het Markermeer en daarmee Noord-Nederland. De eerste stremming had te maken met (alweer) een defecte sluis die normaliter gebruikt wordt wanneer de keerschuif gesloten is bij hoogwater. De laatste had te maken met een dusdanig verhoogd waterpeil in het Markermeer, dat de techniek van de deuren niet berekend was op het hoogteverschil waardoor de situatie penibel werd en de sluis buiten gebruik raakte.

Dat roept de volgende vraag op. Hoe zit het tegenwoordig met het peilbeheer in ons land? Hanteren we een streefpeil wat heilig is en acteren we daardoor onvoldoende of in sommige gevallen zelfs niet meer, als de voorspellingen een langere periode met neerslag verwachten? Andersom geldt dit trouwens ook in een periode van droogte. Overkwam ons dit werkelijk? Het was toch niet voor het eerst dat we in dit land te maken hadden met een langere periode van overvloedige neerslag. Ik kan me daarbij in de afgelopen 25 jaar dat ik meedraai, niet herinneren dat een hoofdvaarroute daarbij gestremd is geweest. De paar uitzonderingen op de kleine vaarroutes zoals bijvoorbeeld de Linge daargelaten. Zou hier wellicht de automatisering van gemalen en stuwen zich wreken, waarbij die respectievelijk pas gaan pompen of gelicht c.q. gestreken worden, als het water een bepaald peil heeft bereikt? Hebben we het peil van het Markermeer te hoog gehouden of zijn we te laat gaan spuien? Of is het een combinatie van beiden? Hierbij komt me ook de hoogwatergolf van juli 2021 in gedachten. Op het cruciale moment was het niet meer mogelijk om de stuw in de Maas bij Sambeek te strijken vanwege het vuil dat er zich voor opgehoopt had. Wanneer men dit eerder had gedaan, was weliswaar het rivierpeil bovenstrooms de stuw wat verder weggezakt dan in normale omstandigheden wenselijk. Maar dat had het gevaar van een overstroming ter hoogte van Aijen en Well aanzienlijk verminderd. Een voorbeeld in diezelfde periode was de sluiting van de Kromme Nol kering bij de invaart van het Heusdens kanaal. Deze sluit normaliter bij een waterstand van +350 NAP. In de winterdag vormt dat geen probleem. Nu echter zagen de plaatselijke agrariërs bij hun buitendijkse percelen hun oogst en daarmee belangrijke inkomsten verloren gaan, omdat het gewas op het land overstroomde. En dit terwijl er miljoenen besteed zijn aan het maken van bovengenoemde hoogwaterkering. Had men de kering eerder gesloten, dan was dit niet gebeurd. En zo zijn er wellicht meer voorbeelden die de lezer zou kunnen noemen.

Is met het water dat doorgaans van boven naar beneden stroomt en het afvloeien van bijna of geheel gepensioneerden bij de waterschappen en Rijkswaterstaat ook veel (praktijk) kennis weggeëbd? Deze was naar mijn idee bij de inmiddels bijna of reeds gepensioneerde mensen die hier beleid op voerden, toch in ruime mate aanwezig. Hadden zij minder te maken met in beton gegoten protocollen en wellicht doorgeslagen management? Of lieten zij zich daaraan minder gelegen liggen in hun beslissingen, omdat zij van hun voorgangers nog meegekregen hadden wat de strijd tegen het water echt inhield en daarom nog beslissingen namen die wellicht niet altijd volgens het boekje waren, maar wel gericht op het winnen van de strijd tegen het water wanneer dat teveel aanwezig was?

Bovenstaande zijn zo maar wat gedachten en vragen die in mijn hoofd de ronde deden toen ik afgelopen weken de actualiteit volgde m.b.t. het vele water en alle gemak en ongemak wat daarmee gepaard ging. Temeer omdat ik de laatste jaren steeds meer een omslag bemerk in beleid. Vanuit het denken in mogelijkheden, lijkt het wel of we steeds meer naar een "no risk-policy" gaan, waarbij het een spelletje mikado lijkt. Ofwel; wie beweegt, is af. En dat werkt verlammend. En dan hebben we het nog niet eens over onze hardware in vorm van sluizen en ander kunstwerken die het af laten weten.

Daarom doe ik, ook vanuit onze vereniging, een oproep om ons zo mooie land, waar we eeuwenlang de strijd tegen het water met uiteindelijk succes hebben gevoerd en waar de Provincie Zeeland zelfs zijn wapen aan heeft ontleend, niet over te geven aan mismanagement met gevolgen als o.a. het stagneren van een zeer belangrijke economische activiteit als het transport over water.

Machiel Smitsman, schipper en bestuurslid ASV.

Havens

Verslag WBR 12 december 2023

Autoafzetplaats
Vorige vergadering is gesproken over het feit dat schippers ervaren dat het lastig is om je auto er af te zetten bij terminals.

Afgelopen zomer is het havenbedrijf samen met KBN en een schipper die veel in de Rotterdamse havens vaart, gaan monitoren wat de meest voorkomende plek is om de auto eraf te willen zetten. Op een bestaande of niet officiële plaats en waar ze het wel willen doen, maar niet kunnen. Het havenbedrijf heeft deze vraag ook aan een aantal andere schippers gesteld. Ze zijn van september tot het eind van het jaar gaan monitoren. Er wordt gevraagd of dat verlengd kan worden tot eind januari. Havenbedrijf gaat alvast even een update vragen aan de schipper. KBN vraagt aan ons of wij ook meedoen, maar wij zijn niet door de schipper benaderd.

Koppelverbanden
Er was zorg of er genoeg wachtplaatsen voor koppelverbanden zijn. Er is samen met de brancheorganisatie een lijstje gemaakt welke schepen het meest in de haven zijn en wat schept hun verbazing: het zijn er een stuk meer dan verwacht. Van de 130 schepen bestaat een kwart uit containerschepen en de helft droge bulk combinatie containers en dat hadden ze niet verwacht. Veel schepen meren af op duwbak- of spudpaalplekken en niet op de aangewezen plekken. Er wordt aangegeven dat er te weinig aanmeerplaatsen voor koppelverbanden zijn. Havenbedrijf heeft nu vooral gemonitord op de Maasvlakte. Ze gaan proberen om de containerschepen er uit te lichten en te kijken wat de behoefte is.

Er zijn wel in 2022 8 plekken voor koppelverbanden bij gekomen.

Autoafzetplaats maaskade
De autoafzetplaatsen zijn geregeld en er wordt veel gebruik van gemaakt en ze kunnen er makkelijk in en uit.
De gemeente geeft nog wel een update over de ligplaatsen die weg zijn gegaan. Daar is de vorige keer navraag over gedaan. De ligplaatsen zijn van stadsbeheer geworden (gemeente Rotterdam) en het water valt onder erfpacht, uitgegeven aan HBR. Er lopen nog gesprekken over hoe hiermee om te gaan en zolang deze gesprekken gaande zijn, komen er geen ligplaatsen bij.

Coolhaven en Aelbrechtskade
Er blijkt een walstroomkast niet te werken sinds mei. Er was iets verkeerd aangesloten. Dat was gemaakt, maar bij Connect4Shore waren ze even vergeten om de kast weer vrij te geven. Daar waren ze niet heel blij mee, dit is wel een grote fout.

Gemeente geeft aan dat ze wat problemen hadden met de ombudsman. Er is een onderzoek gedaan naar geluidsoverlast. Uit dat onderzoek is gebleken dat het niet van de binnenschepen af komt, maar dat dit omgevingsgeluiden van de straat zijn.

Havenbedrijf Rotterdam vraagt aan de gemeente of het bij hen ook bekend is dat er voornemens zijn dat ligplaatsen Coolhaven en Aelbrechtskade tussen 23.00 uur en 7.00 uur niet meer gebruikt mogen worden? Daar kon de gemeente geen antwoord op geven. Het wordt nog uitgezocht. Wij geven aan dat het een onwenselijke ontwikkeling zou zijn, omdat er veel schepen rond die tijd aankomen om te overnachten en dat de schepen ook met hun rusttijden rekening moeten houden. Gemeente geeft hierop aan dat er best veel klachten zijn en de ombudsman hier tussen zit, maar we leggen de nadruk nog erop dat het geluidsonderzoek niets heeft aangetoond.

Gemeente geeft ook nog mee dat er een alternatief is gevonden voor lokale aanpak van verschoning binnenvaart. Die is inmiddels openbaar. De toegangsbepaling is op de website van gemeente Rotterdam te vinden.

Walstroom
Voor Waalhaven pier 3 is recentelijk een aanvraag gedaan voor meer vermogen. Dat is goedgekeurd; er komt op één afmeerplek een 350 ampère-aansluiting en de rest wordt een 125 ampère-aansluiting, Er wordt aangegeven dat schepen tot 100 meter wel genoeg hebben aan 63 ampère, maar daarboven zien ze dat het voor de schepen niet voldoende is, daarom deze eerste grote aansluitingen. Deze ontwikkeling zijn ze blij mee. Ze geven wel aan dat we een beetje afscheid kunnen nemen van de 1e Merwedehaven en daarom gestimuleerd wordt om naar de Waalhaven te gaan en daar walstroom te gaan gebruiken. Er blijven in de 2e Merwedehaven zo'n 14 ligplaatsen vrij met walstroom.
CCR 2 is op even op een zijspoor gezet, maar de gemeente wil wel dat we walstroom gaan gebruiken. Het havenbedrijf geeft aan dat het gebruik van walstroom op nog meer plaatsen verplicht gemaakt moet worden voor zee- en binnenvaart.

Wij geven aan dat het punt ook is, dat het nog niet heel erg goed werkt. De afgelopen weken hebben we alweer drie klachten binnengekregen. Eén punt was al 25 euro kwijt met het aansluiten. De schipper heeft toen een andere aansluiting gepakt en was in 3 minuten €33,59 kwijt. Gevolg: in korte tijd 200 euro kwijt.

Een andere schipper is op het Noordereiland (Maaskade) heel de nacht met verschillende kasten bezig geweest. Na een telefoontje werd bevestigd dat ze het niet deden, maar dat dit niet in de app stond aangegeven. De zogeheten slimme kasten geven dat niet goed aan. Hij geeft ook

aan dat er een kast in mei gerepareerd is en tot vandaag niet open is gezet en daar is het havenbedrijf echt kwaad om. Er is gevraagd om een rood lampje op de kast om defect aan te geven. Havenbedrijf geeft aan dat we nu echt twee keer per jaar deze discussie hebben en daar moeten we van af. Het moet werken en ze willen gewoon dat iedereen aan de walstroom gaat. De kinderziektes moeten er nu uit zijn. Ze zijn bang voor het stadhuis: we hebben CCR2 cadeau gekregen, dus we moeten aan de walstroom.

Havenbedrijf geeft aan dat op plaatsen waar walstroom verplicht is, slechts 44 % van de schepen er gebruik van maakt en 56 % niet. Ze willen dit wel verder onderzoeken, want er zijn ook schepen die geen walstroom nodig hebben. Die hebben een accupakket of zonnepanelen. Toch willen ze graag van 44% naar minstens 80 %. KBN geeft wel aan dat het beschamend is, dat er zo weinig gebruik van gemaakt wordt. Zo wordt het voor de rest verpest.
Het tarief van walstroom staat al 15 jaar op 27 cent en er wordt gevraagd waarom het nog niet omhoog is, want het wordt toch vergeleken met de prijs van huishoudens aan de wal en dat ligt hoger. De Nibud cijfers geven aan dat het aan de wal 41 cent is en ze kijken ook naar andere markten zoals laden van auto's en naar de tarieven in de andere havens zoals tarief België, Dordrecht, North Sea Port.

Het wordt € 0,35 inclusief BTW. Dat gaat in per 1 januari 2024 en ook de andere havens gaan dat tarief hanteren. Alleen Amsterdam River Cruise gaat naar € 0,45. Havenbedrijf gaat het Westelijk Havengebied nog verbeteren en verbinden aan het zeevaartprogramma met hogere Ampères en verplichtingen. Dat is nog in onderzoek.

3e oeververbinding
KBN geeft aan dat er waarschijnlijk een brug komt. Volgende week zal het besluit genomen worden in de gemeenteraad. Er is volgende week een sessie met schippers. Ze hebben gehoord dat de brugpijlers buiten de vaargeul komen en daar is havenbedrijf wel blij mee. Het zal zo'n 4 jaar duren.

Overzicht ligplaats
Pier drie
Ligplaatsen Waalhaven pier drie en vier zijn in het 2e kwartaal opgeleverd. Dat is voor grotere schepen. Pier 1 en 2 worden later opgeleverd voor kleinere schepen. Er zit wel vertraging op de walstroomkasten. Die worden later geleverd.

Tussen pier drie en vier zal een ligplaats ontwikkeld worden voor bakken. Hoe dat eruit gaat zien, is nog niet bekend. Ze willen het zo optimaal mogelijk maken, maar het zit nog in de beginfase. Ze willen wel voor palen gaan i.p.v. ankeren vooral i.v.m. veiligheid.

Amaliahaven
Er komt een extra ligplaats voor koppelverbanden en ze willen proberen twee breed maar misschien drie breed. Als de kade ontwikkeld wordt, dan zullen ze weer verdwijnen. Havenbedrijf hoopt dat ze kunnen blijven, nu er in geïnvesteerd wordt.

Ze gaan het Noordzeekanaal uitbreiden. Aan de voorkant kunnen slepers afmeren en er zullen ook binnenvaart ligplaatsen ontwikkeld worden. KBN is uitgenodigd om te kijken wat handig is en wat de beste indelingen zijn. Ze starten in 2025 met het eerste gedeelte en in 2026 met het 2e gedeelte.

Maashaven /Rijnhaven
Ze willen alleen aangeven wat er speelt, dat ze overal bij zitten en niet teveel naar de mooie plaatjes kijken. Ze zijn bij de ontwikkelingsgesprekken van het park aanwezig.

Suurhoffbrug (Hartelkanaal)
In het voorjaar komen er nieuwe aanvaringspalen, met de nodige stremmingen.

Rondvraag
Disclaimer
Er wordt medegedeeld dat Havenbedrijf Rotterdam N.V de zorgen om afgeven van extra verklaring tot verantwoordelijkheid/risico bij de schipper begrijpt, maar er wordt aangesloten bij de al geldende EU sanctieregeling. Hierbij legt Hbr geen nieuwe verantwoordelijkheden op aan de schipper. Het wel of niet aanvinken in het web portaal, maakt de verantwoordelijkheid niet groter of kleiner. Met het aanvinken van de verklaring sanctieregeling in het web portaal (waar iedereen aangifte moet doen en niet via de email) bevestigt de schipper dat hij zich van die verantwoordelijkheid bewust is en verklaart dat de schipper op basis van de voor zijn schip/lading passende maatregelen geen reden heeft om aan te nemen dat er sprake is van strijd met de sanctieregels. Dit zou de schipper ook op basis van de wet moeten doen. En dus moet via het portaal aangifte gedaan worden en niet per e-mail.

Er komt uitstel van het verdwijnen van teletekst.

Jessica en Machiel

Havengeld Rotterdam 2024

Het binnenhavengebied bestaat uit Rotterdam, Vlaardingen, Schiedam, Vopak Vlaardingen, Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht. Als u in dezelfde periode meerdere havens in het binnenhavengebied aandoet, dan hoeft u maar één keer opgave voor Binnenhavengeld te doen.

Er staat een brochure op de website: www.portofrotterdam.com/havengeldtarieven.

Tarieven 2024
De tarieven gaan met 2,3% omhoog ten opzichte van 2023. Voor vrachtschepen, passagiersschepen, sleepboten en overige vaartuigen gelden de volgende tarieven (zie ook paragraaf 2 van bijlage 1 in de Algemene Voorwaarden):

De tarieven Binnenhavengeld (exclusief BTW) voor 2024 zijn als volgt:

PERIODE	VRACHT-SCHEPEN	PASSAGIERSSCHEPEN EN SLEEPBOTEN	OVERIGE VAARTUIGEN
	(b)	(a)	(a)
7 dagen	*0,102*	*0,102*	*0,102*
14 dagen	*0,188*	*0,188*	*0,188*
1 maand	-	-	*0,281*
1 kalenderkwartaal	*1,048*	*1,048*	*0,701*
1 kalenderjaar	*3,599*	*3,599*	*2,490*

(a) per m2 oppervlakte (b) Tarief per laadvermogen

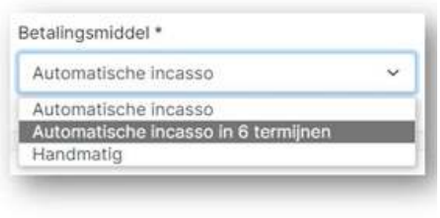
Belangrijke wijzigingen t.o.v. 2023

Vernieuwd webportaal
In maart 2023 is het webportaal Binnenhavengeld vernieuwd. Heeft u hier nog geen gebruik van gemaakt, klik dan op onderstaande link om hier naartoe te gaan. Voor het opgave doen van Binnenhavengeld via het webportaal is er een nieuw webadres aangemaakt: https://binnenhavengeld.pcs.portbase.com.

Disclaimer
In het webportaal zit sinds kort een disclaimer i.v.m. EU-sanctieregelgeving. Met het aanvinken bevestigt de schipper dat hij/zij zich van die verantwoordelijkheid/sancties bewust is en verklaart hij/zij dat hij/zij op basis van de voor zijn schip/lading passende maatregelen geen reden heeft om aan te nemen dat er sprake is van strijd met de EU-sanctieregels. Voor meer informatie over de achtergrond van deze disclaimer verwijzen we u door naar de website.

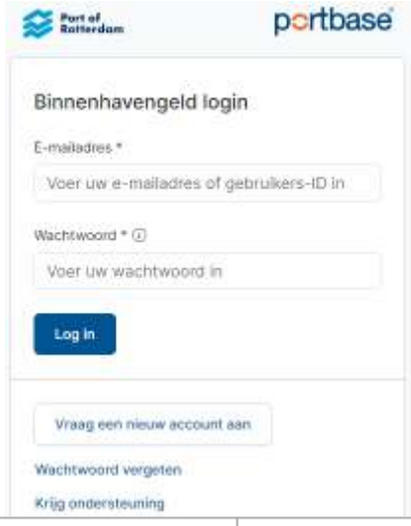
Signaleringstoeslag 2024
U bent verplicht opgave Binnenhavengeld te doen voor schepen die verblijven in het binnenhavengebied Rotterdam. Bij verzuim bedraagt de toeslag 100% (met een minimum van EUR 25,00). Wanneer u voor de eerste keer verzuimd heeft opgave te verrichten, ontvangt u een herinneringsbrief.
U krijgt dan de gelegenheid om voor de betreffende periode binnen vijf dagen na dagtekening van de herinneringsbrief de opgave via het webportaal te verrichten. Indien er daarna nogmaals voor het betreffende schip verzuimd wordt opgave te verrichten, wordt hier geen herinneringsbrief meer over gezonden.

Voordeel voor jaarabonnementen in 2024
U bent in Rotterdam met een jaarabonnement 33% voordeliger uit dan bijvoorbeeld met 52 weekbriefjes. Bovendien bieden wij u de mogelijkheid om een jaarabonnement via automatische incasso in zes gelijke termijnen te voldoen. Indien u hiervan gebruik wenst te maken, vergeet dan niet in ons webportal bij Betalingsmiddel voor Automatische incasso in zes termijnen te kiezen.



Uw opgave voor een jaarabonnement 2024 moet vóór 31 januari 2024 bij ons binnen zijn.

Milieudifferentiatie 2024
De milieu categorieën blijven gelijk aan 2023. Schepen worden door Havenbedrijf Rotterdam standaard ingedeeld in categorie 1. Indien een schip daartoe niet behoort, dient u een andere indeling aan te vragen met behulp van het formulier 'Milieucategorie'. Bij het formulier "Milieucategorie" dient u de type goedkeuringsdocumenten van de fabrikant betreffende de uitlaatgasemissie en/of een testrapport van de NOx- en PM-uitstoot bij te sluiten. Afhankelijk van de toepasselijke categorie is enkel het basistarief verschuldigd, dan wel wordt daarop een opslag of een korting toegepast.



No.	Omschrijving scheepstypen	Opslag/Korting
1	Schepen met voortstuwingsmotoren die niet voldoen aan emissie-eisen CCR2*	+10%
2	Schepen met voortstuwingsmotoren die wel voldoen aan emissie-eisen CCR2*	n.v.t.
3	Schepen met voortstuwingsmotoren die voldoen aan emissie-eisen CCR2* en beschikken over een geldig Green Award certificaat met een score van minder dan 400 punten voor de voortstuwingsmotoren	-15%
4	Schepen met voortstuwingsmotoren die minimaal 60% schoner zijn dan de emissie-eisen CCR2* en/of schepen met een Green Award certificaat van na 17 juni 2014 met een score van 400 punten of meer voor de voortstuwingsmotoren.	-30%
5	Schepen zonder motoren/ duwbakken.	n.v.t.
6	Schepen met voortstuwingsmotoren die houder zijn van het Platina Label van Green Award.	-100%

*** van PM en NOx**
Meer informatie over de milieu categorieën vindt u op www.greenaward.org

Webopgave:
U kunt alleen nog via onze webportal opgave doen. Maakt u nog geen gebruik van de webopgave? Meldt u dan eenvoudig aan via https://binnenhavengeld.pcs.portbase.com.

Extra korting:
Indien u via de webportal opgave doet in combinatie met automatische incasso ontvangt u 2% korting op uw factuur.

Meer informatie?
Kijk voor meer informatie op de website: https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/havengelden/binnenhavengeld
Voor vragen en opmerkingen kunt u met ons contact opnemen via telefoonnummer 010 – 2521523 of emailadres binnenhavengeld@portofrotterdam.com.

Informatie verkregen van: Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Zaanstad

Afmeren opstelplaatsen voor de nacht:
Er zijn klachten binnengekomen betreffende generator gebruik bij de calamiteiten/ opstelplaatsen nabij de Bernardbrug en Wilhelminasluis. In het verleden is de afspraak met omwonenden gemaakt dat wanneer een schip langer dan een half uur aan de calamiteiten/ opstelplaatsen ligt aangemeerd, gebruik moet maken van de walstroom. De aanwezigen zijn niet akkoord met de gemaakte afspraak en schepen die veel stroom nodig hebben (bijv. een tankschip om haar lading vloeibaar te houden) kunnen daar door onvoldoende capaciteit geen gebruik van maken. Tevens willen schippers niet met verlengsnoeren zeulen. Er wordt kennisgenomen van de bezwaren. In aanvulling op deze regel geldt dat er bestuurlijke afspraken aan ten grondslag liggen, waar Havens & Vaarwegen Zaanstad geen verandering in kan brengen. Het ligplaats nemen op een opstelplaats mag alleen in uitzonderlijke gevallen plaatsvinden (stremmingen en/ of storingen van kunstwerken). Deze verplichting gaat pas in na een half uur. Doorgaans is bij normale bediening dan al een brugopening geboden.

Vertrek opvangschepen Havenstraat en het ter beschikking stellen watertappunt voor de binnenvaart:
Per 1 december 2023 zijn de twee passagiersschepen aan de Havenstraat vertrokken. Aansluiting voor een watertappunt en walstroom zijn aanwezig. H&V ontvangen ‘geen antwoord’ vanuit het project om deze ter beschikking te stellen aan de binnenvaart. Voorstel aan de aanwezigen (belangenbehartigers) om vanuit de binnenvaart druk te zetten bij portefeuillehouders om deze voorzieningen aan de binnenvaart ter beschikking te stellen.

Werkzaamheden:

Prins Willem Alexanderbrug:
Groot onderhoud vindt plaats in het vierde kwartaal van 2024 en eerste kwartaal 2025. Het onderhoud bestaat o.a. uit aanpassingen van de remmingwerken – elektrotechnisch – en het verwijderen van de drempel. Het voorstel van H&V is om tijdens deze stremmingstijden ook de cilinders van de Bernardbrug te vervangen. Vaartbrug: Groot onderhoud; 1 november t/m 22 december 2023. Uitvoering SAT: geen bediening van 22 december t/m 19 januari 2024. Door de grote hinder tijdens de SAT en de onveilige situatie die dan dreigt te ontstaan (grote agressie van wachtende passanten richting de uitvoerders), heeft het project besloten de pontonbrug te handhaven tot 19 januari 2024 met de daarbij behorende stremming.

Bernardbrug:
Veel storingen. Beide cilinders hebben schade. Er wordt continue gemonitord. De cilinders zullen waarschijnlijk worden vervangen tijdens het groot onderhoud van de Prins Willem Alexanderbrug. De schade is niet urgent om direct actie te moeten ondernemen. De brug kan gedraaid worden tot de vervanging van de cilinders.

Spoorbrug:
Bij de Spoorbrug NV is een zinker geplaatst op 1 meter diepte. HHNK heeft hiervoor een watervergunning afgegeven. De vaarweg is CEMT klasse 2. De zinker is te ondiep geplaatst, hierdoor kunnen schepen schade toebrengen. Voorstel; door ProRail een vrijwaringsbewijs voor schippers afgeven en toepassen van de richtlijnen vaarwegen. De discussie wordt gevoerd door HHNK en H&V.

Evenementen
Dam tot Damloop: 22 september 2024
Walstroomtarief Zaanstad
Zaanstad zal haar walstroomtarief aanpassen. Per 1 januari 2024 zal het tarief €0,32/KWh en voor gebruik van powerlock (cruisevaart) €0,65/KWh gaan worden. In de loop van 2024 zal het tarief verhoogd worden naar een kostendekkend tarief dat eerst bestuurlijk moet worden vastgesteld.

Vergroening

Energietransitie in Actieagenda Toekomst Binnenvaart

Op de agenda van het commissiedebat Maritiem van 8 februari stond o.a. de actieagenda Binnenvaart, waarin de Energietransitie één van de vier speerpunten is.

De ASV heeft daarover het volgende naar de politici gestuurd ter voorbereiding aan dit debat:

Schippers willen graag vergroenen maar zowel financiële middelen als technische mogelijkheden blokkeren hun goede bedoelingen.
Een subsidiepotje is alweer leeg sinds januari 2023. Brandstof die weinig uitstoot geeft (GTL) is moeilijk te verkrijgen.
Men wil een schonere binnenvaart maar de middelen daartoe ontbreken. Zonder subsidie is het onhaalbaar en de subsidiepotjes voor bijvoorbeeld STAGE V motoren zijn in een dag leeg. Nu is de subsidie zelfs op het laatste moment weer uitgesteld.
https://binnenvaartkrant.nl/nieuwe-subsidieronde-voor-stage-v-motoren-uitgesteld

De kosten van Stage V motoren zijn enorm hoog en terugverdienen is onmogelijk. Voorstellen zoals accijnzen invoeren, fit for 55 en extra opslagen op gasolie voor een “vergroeningsfonds”, helpen zeker de gezinsbedrijven niet. Wel dreigen zij uit de markt geprijsd te worden t.o.v. hun concurrent: de vrachtwagen.
De vragen die voorliggen zijn:

- Hoe vergroenen we veilig en haalbaar?
- Welke stappen zijn op korte termijn te zetten?
- En hoe de modal shift te bereiken wetend dat dit ook een enorme afname van CO2-uitstoot betekent?

Het doel - reductie van CO2 op een veilige manier - is uit het oog verloren

Er is nog geen gedegen onderzoek naar de risico’s van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart

Wel is het zo dat uit de gesprekken kan worden opgemaakt dat vrijwel alle partijen kansen zien in de toepassing van biobrandstoffen, mits dit brandstoffen zijn van de juiste kwaliteit die veilig toepasbaar zijn in de binnenvaart. De discussie is: wat is “de juiste kwaliteit” en wanneer vindt men iets “veilig toepasbaar in de binnenvaart”?

We zijn het eens met het Ministerie dat het mogelijk zou moeten zijn dat er afspraken gemaakt kunnen worden over de soorten biobrandstof die het betreft en de manier waarop deze brandstoffen daadwerkelijk aan de binnenvaart geleverd kunnen worden. Maar, gezien de reacties van de leveranciers van de (bio)brandstoffen is dat pas mogelijk als er feiten op tafel komen die verzameld zijn via field-research.

Bovendien hoort het internationale karakter van de binnenvaart meegenomen te worden in het proces. We moeten het hebben over brandstoffen die grensoverschrijdend gebruikt en gekocht (kunnen) worden.
Het is begrijpelijk dat het Ministerie die afspraken met voornoemde belanghebbenden verder wil uitwerken en waar mogelijk formaliseren. We zijn het met het Ministerie eens dat dit van belang blijft, omdat ook zonder reductieverplichting biobrandstoffen worden toegepast in de binnenvaart op vrijwillige basis.

De cijfers die verschillende partijen tonen verschillen, maar duidelijk is wel dat de eenvoudigste CO2 winst te behalen valt door de -zoals men steeds zegt- de gewenste modal shift een boost te geven.

Zie bijvoorbeeld https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/modal-shift-een-van-de-opties-om-co2-doelstellingen-te-halen
Alleen inzetten op zero emissie is te weinig om de geplande CO2-reductiedoelstellingen van 2030 te halen als het gaat om transport en logistiek. Dat zegt onderzoeksbureau Panteia in samenwerking met TVM Verzekeringen en ING naar aanleiding van een onderzoek naar de sector. De modal shift naar bijvoorbeeld de binnenvaart vanaf de weg is een van de opties die expliciet worden genoemd naast het verduurzamen van voertuigen.

De binnenvaart stoot zoveel minder CO2 uit per vervoerde ton/kilometer dat overheveling van vervoer over de weg naar het water direct veel winst op zou leveren. Echter, we zien door tal van factoren een omgekeerde modal shift en daar zou echt actie op gezet moeten worden, want het kan anders. Om het anders te krijgen moeten er werkelijk andere keuzes gemaakt worden: vervoer over water (of spoor) wanneer dat kan, vervoer over de weg wanneer dat moet.
Maar ook gezien dit rapport, merken we dat er weinig echt actie op gezet wordt om de binnenvaart te stimuleren en te gebruiken waar ze uitermate geschikt voor is.

Zo zien we bijvoorbeeld een contourennota mobiliteit waarbij de eigenschappen van de sector compleet verkeerd wordt weergegeven.

Zie ook de bijlage hierover.

Het is niet voor het eerst dat er waarschuwingen komen. Voorafgaande aan de brandbrief zoals opgepikt bij de diverse vakbladen, zoals: https://binnenvaartkrant.nl/asv-en-eoc-in-brandbrief-bijmengen-fame-is-levensgevaarlijk, stuur ik u hierbij een aantal interessante links:
https://binnenvaartkrant.nl/asv-zorgen-om-bijmengen-gasolie
https://binnenvaartkrant.nl/nove-wijst-op-risicos-biobrandstoffen
https://binnenvaartkrant.nl/brandbrief-bunkerbranche-over-bijmengen-biobrandstoffen

In onderstaand filmpje wordt wel duidelijk hoe de zaken liggen. Daarin komen de verzekering (laatste spreker) en een motorenbedrijf (eerste spreker) aan het woord die duidelijk maken hoe de zaken liggen.
https://www.youtube.com/watch?v=HThQqaQXd3w

Als laatste nu: https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/04/26/groeiend-verzet-tegen-bijmenging-fame-in-gasolie/

Bijlages voor onderbouwing van deze opmerkingen zijn bij de ASV op te vragen

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

Verslag FOLLOW UP PANTEIA ONDERZOEK BIOBRANDSTOFFEN

Op 24 oktober 2023 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 buiten laag zijn in combinatie met FAME is natuurlijk wachten op ellende en 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 moet 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.

Uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart en stand van zaken vervolgonderzoek gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart

Experts gaven het volgende aan:

A. de blends zijn (juist) niet schoner
De stoffen in blends kennen verschillende verbrandingstemperaturen:
- waardoor de blend niet volledig verbrandt en daardoor
- juist méér brandstof nodig is met
- méér uitstoot tot gevolg

B. de blends zijn niet veilig
- blends zijn slechter voor de motoren, die kunnen daardoor stilvallen.

We zien nog géén waarborgen om te zorgen voor 'goede' brandstof, terwijl dit wel vereist is op grond van Europees recht (Richtlijn 2014/94/EU).
Het doel - reductie van CO2 op een veilige manier - is uit het oog verloren.

Er is nog geen gedegen onderzoek naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart.

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 playingfield" 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 bijvoorbeeld 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.

Het is teleurstellend 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.
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.

Modal shift als oplossing CO2-reductie: draai gedwongen koude sanering terug!
Wetende dat het (goederen)vervoer over water (inclusief visserij) slechts voor 2 a 3% (Panteia zegt nu weer 6%) verantwoordelijk is voor de CO2 uitstoot in de vervoerssector, waar het zo'n 35% van het goederenvervoer voor haar rekening neemt, is de snelste winst een modal shift.

Maar vervoer over water neemt af t.o.v. vervoer over de weg, met name de (duurzame!!) kleinere schepen verdwijnen als sneeuw voor de zon door een keiharde koude sanering die al enige tijd gaande is. De koude sanering (met als belangrijkste oorzaak de CCR eisen) heeft inmiddels geleid tot een afname van schepen tot 1.500 ton.
DE ASV pleit ervoor dat de Minister zijn invloed laat gelden om het desastreuze CCR-beleid te herzien nu de situatie anders is dan 20 jaar geleden toen dat beleid bedacht werd (zie ook bijlage Toekomst Binnenvaart).

Omgekeerde modal shift aanpakken, overige aandachtspunten
Vervoer over water verdwijnt naar de weg. Samenvattend: het vertrouwen in (het voortbestaan van) de bedrijfstak verdwijnt; drempels wegnemen en actieve stimulering van de binnenvaart is noodzakelijk. Dit geldt nu meer dan ooit.
Het achterstallig onderhoud blokkeert de binnenvaart. Daarbij wijzen we wederom op onze vraag om een eerlijke verdeling van de verdeelsleutel voor de infrastructuur:
De binnenvaart vervoert 35% van het transportvolume en ontvangt daarvoor slechts 7% van het budget.

Interview over milieuvriendelijke verf

Er wordt momenteel onderzoek gedaan over verfvervuiling in de rivieren, meren en zeeën. Hier is de ASV ook over benaderd door 2 studenten die dit onderzoek leiden. Peter van der Veen heeft deze 2 heren te woord gestaan en uitleg gegeven over hoe schepen worden geverfd en hoe er onderhoud wordt gepleegd aan boord.

De heren hadden veel interesse over de ins en outs van het onderhoud aan boord. Zo ook veel vragen, zoals welke verf wordt er veelal gebruikt op de huid en/of vlak van een schip? Zou een schipper bereid zijn om meer te betalen voor een verf die milieuvriendelijk is?

Peter heeft uitgelegd dat bij het maken van de keuze vaak de prijs/kwaliteit verhouding de doorslag geeft. Dus wil je de milieubewuste verf aan de man krijgen, dan moet de prijs/kwaliteit goed zijn en eigenlijk evenredig zijn aan de huidige markt verven. Tevens zouden werven dan dit ook moeten promoten om het aan de man te krijgen.

Hoe vaak we conserveren is natuurlijk afhankelijk van verschillende factoren, zoals vaargebied, vervuiling op de huid door algen en andere vervuilingen en schades. En dan hebben we nog verschillende manieren van aanbrengen. Gaat het schip kaal doormiddel van stralen dan is de opbouw anders dan dat iemand zijn schip afspuit met hoge druk en weer een nieuwe verf laag laat of doet aanbrengen.

Op dit moment is er nog geen wet- of regelgeving hoe onze verf eruit moet zien of dat deze milieubewust moet zijn. Er gaan wel geluiden op bij producenten dat dit wel een keer zal komen, zoals met alles om ons heen gebeurt. Zolang de verplichting niet aanwezig is, zal niemand er ook echt naar gaan kijken uiteraard en het aanbod zal ook nog niet stijgen, doordat de vraag nihil is. Mede door onbekendheid en uiteraard de prijs die eraan zal hangen.

Flitslampjes

ASV is geen Teletekst!

Ook al is de ASV een sociaal-economische organisatie, toch voelen wij ons gedwongen ons meer en meer bezig te houden met nautisch-technische zaken. Zowel op gebied van meepraten bij provincies, met Rijkwaterstaat en dergelijke als het doorgeven van informatie die voor schippers van belang kan zijn.

Wij gaan er echter vanuit dat schippers dan ook begrijpen dat de ASV geen Teletekst is en dat ook niet kan of wil vervangen. Helaas begrijpen we inmiddels dat er schippers zijn die verwachten dat de ASV alle nautisch-technische ontwikkelingen, zoals stremmingen en dergelijke deelt op Facebook. Dat is een onmogelijke opgave voor deze organisatie en daar zijn andere kanalen voor. Het feit dat de ASV sommige zaken toch op Facebook zet, moet louter als een extra service gezien worden, niet als een plicht vanuit de ASV.
Dus wilt u van de meest actuele informatie op de hoogte zijn, dan zult u zelf de juiste wegen moeten bewandelen om die informatie te ontvangen.

Wij hopen eenieder hiermee, voor zover nodig, voldoende op de hoogte gesteld te hebben en we hopen ook dat eindelijk die vloed van informatie over stremmingen, oponthoud en dergelijke eens wat af gaat nemen in 2024. Dat is voor iedereen beter.

Stage V-subsidie uitgesteld

Grepen er al heel wat binnenvaartondernemers mis in de vorige rondes van subsidieaanvragen voor Stage V motoren, dit jaar bleek dat de Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaart plotsklaps niet openging op 15 januari, maar pas op 1 mei. IN-CITE meldt pas op het laatste moment dat “door een wijziging in achterliggende Europese regelgeving” de subsidieregeling moet worden aangepast en kennelijk weet men pas vlak voor de betreffende datum dat dat niet lukt voor 15 januari 2024. IN-CITE bestaat uit de samenvoeging van Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB), Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) en Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) en is belast met de uitvoering van de subsidieregeling.

Hoog water

Afgelopen tijd hebben schippers weer eens laten zien hoe kundig ze zijn, want ondanks het hoge water wist men veelal toch goed rekening te houden met de veranderde omstandigheden. Het heeft de binnenvaart naast veel hoofdbrekens over hoogtes van bruggen en dergelijke ook veel oponthoud gekost door sluizen die niet meer schutten en zelfs hele vaarwegen die gestremd werden. Daarbij sprong vooral het stremmen van de Oranjesluizen in het oog waar tientallen schepen lagen te wachten en pas na dagen door de sluizen konden. Dan was de omvaarroute via de IJssel ook nog tijdelijk geblokkeerd door een tanker. De IJssel was ook niet bepaald makkelijk te bevaren mede doordat er meerdere calamiteiten waren op de rivier. Daarbij kon men ook op de tonnen niet rekenen; die werden naar onderen gesleurd door de stroming; een ketting van een ton belandde zelfs in de schroef van een schip, met alle nare gevolgen van dien.

We hopen maar dat we ons de komende tijd in wat rustiger vaarwater zullen bevinden.

EU-kwalificatie gezeur

Weer blijkt dat het niet zo makkelijk is om zaken centraal te regelen waarbij de schipper voor problemen komt te staan. Nu is de ASV benaderd over het feit dat Duitse patenten niet bijgeschreven kunnen worden op een EU-kwalificatie certificaat.
Ondanks herhaaldelijk contact met de betrokken personen komt het niet in de databank van de Europese ECDB. Het vreemde is dat het wel lukt om het Oostenrijkse patent bij te schrijven.
Het lukt echter nog steeds niet om de streckenkilometer 1880,26-1639,00 en km 2322,02 t/m 2249,95 bij te schrijven op het EU-kwalificatie certificaat.

Heeft u ook dit soort ervaringen? Deel ze met ons.

ILT en Fosfine

Uit het meerjarenplan ILT 2024-2028: “De ILT werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Dat is haar missie. De inspectie heeft als belangrijkste doel het beperken van maatschappelijke schade”.
Maar bij fosfine in de lading die voor veel narigheid zorgt, doet ILT…..NIETS!

Modal shift?

Regelmatig horen we dat men een modal shift voor staat. Er zou meer over water vervoerd moeten worden. Gezien de files die de laatste tijd weer hand over hand toenemen, zou je denken: doe eens wat! Maar tegelijkertijd zien we dat het de binnenvaart almaar moeilijker gemaakt wordt. Trots is men als er van de Rijnhaven een park gemaakt wordt waarbij we ook nog lezen dat we geïnformeerd kunnen worden over de plannen met de Maashaven: ook voor een groot deel een park. Als argument horen we dat de binnenvaart “vertrokken is” uit de Rijnhaven. “Vertrokken” klinkt alsof de binnenvaart er zelf voor kiest niet meer in Rotterdam te liggen, en hoe zou dat komen? Rijkswaterstaat stelt vast dat men “versobert” en dat betekent dus dat de voorzieningen voor de binnenvaart afnemen, dus bij ligplaatsen geen afloopmogelijkheid meer als dat vervangen zou moeten worden.

Ook Europa roept over de gewenste modal shift en doet weinig om vervoer over water te stimuleren. Nu wordt er weer Hosanna geroepen over Zwitserland: Zwitserland zou geld vrijmaken om transport over spoor en water “toekomstbestendig te maken” ook weer met het doel om te voorkomen dat het wegverkeer zich verder uitbreidt en voor overlast zorgt op de Zwitserse wegen. We wachten af…..

Onderhoud

Praat ons niet over onderhoud. Niet alleen hebben schippers veel te maken met de gevolgen van het achterstallig onderhoud. Ook merken we dat de aanbestedingen vaak slecht werken. Weten de bedrijven die iets uit moeten voeren wel het nodige van de kunstwerken waar men mee aan de slag moet? Men geeft alles uit handen, heeft zelf geen mensen meer in dienst en grijpt vooral in bij calamiteiten die o.i. voorkomen hadden kunnen worden bij gedegen onderhoud. Er blijkt ook nauwelijks controle te zijn op de voortgang van dit soort klussen en zo kan er heel wat fout gaan. Nu zoekt Amsterdam weer aannemers voor dagelijks onderhoud van “civiele constructies” zoals dat heet. Amsterdam is gestart met de aanbesteding voor het dagelijkse onderhoud van bruggen, sluizen, kademuren, steigers en andere civiele constructies in de stad. De geïnteresseerde aannemers kunnen zich tot 26 februari inschrijven voor acht meerjarige opdrachten. We houden ons hart alweer vast.

Bruggen bouwen

Een bruggenbouwer wordt als een positief iemand gezien die de verbinding weet te leggen tussen verschillende partijen. Dat de binnenvaart niet altijd blij is met bruggen, mag duidelijk zijn. Echter men lijkt nog steeds te doen alsof de bruggen er voor de binnenvaart zijn, gezien het feit dat die nog wel eens moet betalen voor bediening waar het wegverkeer vrolijk over dit obstakel voor de binnenvaart rijdt. We mogen ook weleens meepraten over de bruggen. De einduitslag is echter over het algemeen voorspelbaar: dat de brug er toch komt. Dat hebben we in Rotterdam geconstateerd waar bewoners ook hebben gepleit voor een tunnel en dat we zien we nu weer net zo in Amsterdam. Ook al wordt de brug een bijna niet te nemen hobbel voor fietsers vanwege de noodzakelijke hoogte, ook al hebben alle relevante partijen tegen de brug gepleit, van Amsterdam moet en zal hij er komen: de brug over het IJ. Maar hij is er nog niet: de financiering van brug over het IJ, die Noord- en Oost-Amsterdam met elkaar moet verbinden, is nog lang niet rond; van de benodigde 300 miljoen euro (en dat zal vast wel weer meer worden, zoals te doen gebruikelijk) is er nog 125 miljoen te financieren. En dus komt de brug er zeker niet voor 2032.

Voorbeeld digitalisering: Leimuiderbrug

De bediening op afstand onder beheer van Provincie Noord-Holland heeft er inmiddels toe geleid dat men niet meer bedient tijdens de spitsuren vanwege de storingsgevoeligheid. Dit heeft naast tijdsverlies voor de scheepvaart enorme consequenties voor de leveringszekerheid voor de bedrijven die gevestigd zijn aan de Ringvaart Haarlemmermeer, omdat de alternatieve routes maar beperkt beschikbaar zijn.
Bewoners hebben oktober 2021 al geroepen om de brugwachter weer terug op de brug te zetten, omdat, als de brug wel functioneert, deze dubbel zo lang open staat door de afstandsbediening en de file ook twee keer zo lang is.
En dit geval staat niet op zichzelf, maar is tekenend voor landelijk beleid, waarbij men weigert op de weg van ingeslagen (wan) beleid terug te keren.
https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/10/29/inwoners-leimuiden-eisen-brugwachter-terug/

Kleinere schepen, grote boosdoeners

Experts van Rijkswaterstaat: “kleinere schepen veroorzaken meer schade dan grotere schepen”????
Een spits wordt aangesproken op te hard varen in het Julianakanaal bij passeren van de bouwput. De spits vaart op dat moment iets meer dan 7 kilometer en is op dat moment geladen met 280 ton zand.
De spitsenschipper was verbaasd, want twee grote schepen gingen hem voor met hogere snelheid en daar werd niets over gezegd. Een leeg schip van 80 meter en een geladen schip van 80 x 8,60m afgeladen (dus een diepgang van 2,98 meter) liepen een snelheid van rond 9 kilometer per uur. Hen werd niets in de weg gelegd, terwijl er tegen de spitsenschipper, die 280 ton zand inhad, werd gezegd dat hij maar maximaal 6 km per uur mocht varen. De schipper van de spits vond dat een vreemde zaak. Rijkswaterstaat wist echter te vertellen dat kleinere schepen meer “impact op de damwand” zouden hebben dan grotere schepen. Dit hadden “experts” zo bedacht.

Wat denkt u, met uw ervaringen, van deze uitspraak?

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
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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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.