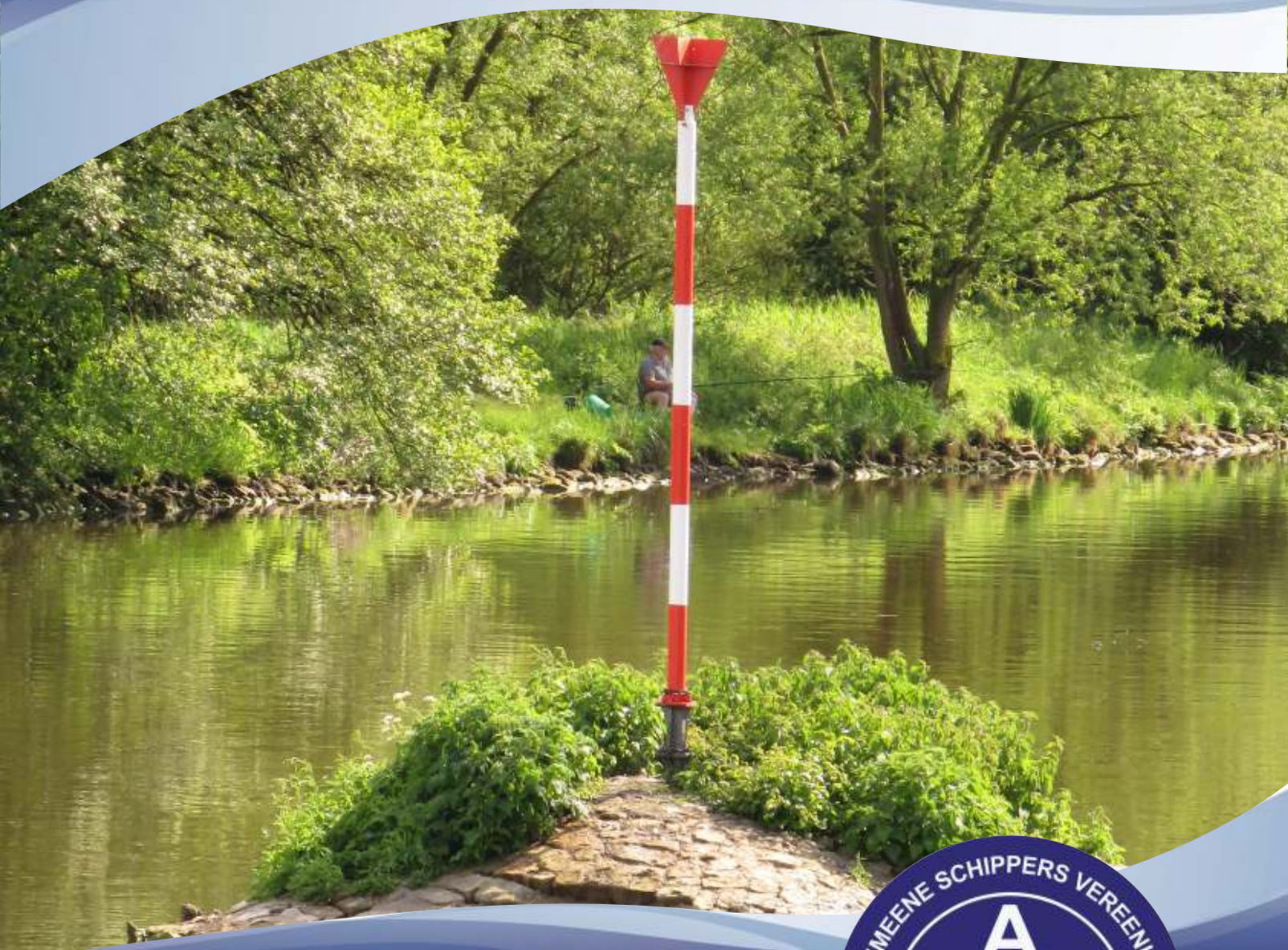
ASV Nieuwsbrief

Juni 2023



Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Vicevoorzitter
Johan Sipsma
msavanti@devanci.nl
+31644291449

Secretaris
Machiel Smitsman
merwestroom1961@gmail.com
+31612468065

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Gerberdien Le Sage, Paul Markusse, Liesbeth de Jonge, Jessica vd Akker, Geert Wiegers Tineke Veuger, Rikes Wijstraen, Corrie Last vele anderen. Voorpagina

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

INHOUD

Voorwoord
4 Even voorstellen

Toekomst Binnenvaart
5 Reactie ASV op rapport aflopen ES-TRIN 2035/2041
9 Integraal Rivier Management
11 Claimen maar
11 Verslag bijeenkomst Meander
13 Vragen inzake internaten

CCR/CESNI:
15 Vergadering CESNI 20 april
16 Marktobservatie

Enquête
17 Europa, red de Binnenvaart
19 Vragen aan de Minister n.a.v. de enquête

Europa
21 Verdrag van Boedapest
21 Schepen vast op de Rhône
22 De Franse vaarwegbeheerder VNF trots op investeringen
23 IWT platform zet in op innovatieve ontwikkelingen
23 Veranderingen in elektronisch betalingssysteem SPE-CDNI

Nautisch technisch
24 Bouwput Julianakanaal
24 Stedelijk Waterfront Lelystad
25 Verslag overleg Port of Twente
27 Amsterdam
27 Rotterdam

Fosfine
29 Fosfine voortgang overleggen
30 Opmerkingen ASV over voorstel ARBO catalogus Gegaste bulklading

Veiligheid
32 Ere wie ere toekomt
34 Sluis Weurt: actie is reactie
35 Stand van zaken varend ontgassen
38 Bijeenkomst nautische veiligheid

Vergroening
40 Vergroening en gebruik van biobrandstoffen
42 Labelsysteem stand van zaken

Flitslampje
43 Prorail benadeelt binnenvaart
43 Maashaven wat nu weer?
43 Effecten van windturbines

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Voorwoord

Even voorstellen

Hallo allemaal,
Ik zal mij eerst even aan u voorstellen.

Mijn naam is Johan Sipsma en ik vaar samen met mijn vrouw Greetje.
Samen met onze (schoon)kinderen hebben we 4 schepen en dat brengt ook veel gezelligheid met zich mee. Ik ben sinds kort lid geworden van het bestuur. Dit was zeker niet mijn ambitie. Ik ben inmiddels 59 jaar en zou graag zien dat de jongere generatie zich hiervoor inzet, want uiteindelijk is het hun toekomst.

We zijn alweer halverwege 2023 en voor de binnenvaart is maar weer eens goed duidelijk geworden dat niet elk jaar hetzelfde is.

Vorig jaar rond deze tijd kreeg de binnenvaart veel lading te vervoeren, mede door de oorlog in Oekraïne, maar ook zeker door het lage water. Op dit moment is de markt rustiger, waardoor het soms even wachten is op lading met als gevolg dat ook de vrachtprijzen lager zijn.

Het geeft maar weer eens aan dat het belangrijk is dat de binnenvaartondernemer op elke situatie moet kunnen anticiperen.
Al vele jaren zijn er voor een groot deel van de binnenvaartvloot zorgen over de CCR eisen, die elke keer weer investeringen vergen en waarvan nut en noodzaak vaak niet aangetoond zijn.

In 2025 komen er opnieuw eisen bij vernieuwing van het certificaat en vanaf 2035 moeten alle schepen voldoen aan alle nieuwbouweisen.

Dit gaat minimaal 3000 van de 4400 schepen, die actief zijn in België, Duitsland en Nederland, aan.

Zoals bij u bekend zijn wij als ASV met evofenedex (verladersorganisatie) en de EOC scheepsverzekeringen naar Brussel (DG Move) geweest om deze problematiek aan te kaarten en wij vonden daar een luisterend oor. Ook daar maakt men zich grote zorgen over het klimaat en langdurige lage waterstanden voor in de toekomst. Men heeft ons verteld dat de Europese Commissie de mogelijkheid heeft om ervoor te zorgen dat deze eisen niet van toepassing zijn op bestaande schepen, maar dat dit dan aangevraagd moet worden door één van de lidstaten van de EU.

Dit luisterend oor valt tot op heden erg tegen bij het Ministerie. Hoewel wij wel het gevoel hebben dat er zeker wel personen zijn waarvan wij denken dat ze wel richting Brussel willen gaan, zijn er naar onze mening ambtenaren die blijven vasthouden aan een hardheidsclausule, die per schip, ook nog per punt, aangevraagd moet worden.

Deze aanvraag gaat ook nog via meerdere instellingen waardoor een besluit tot op het laatst, ondanks de al gedane investeringen, onzeker blijft. Immers, het laatste station, de CCR, kan alsnog een negatief oordeel geven.

Nu werd ons vanuit het Ministerie gezegd dat, wanneer ze naar Brussel zouden gaan, ze wel bewijs in handen wilden hebben om aan te tonen dat de eisen in de toekomst voor grote problemen gaan zorgen waardoor er veel schepen gaan verdwijnen.

Wij hebben als ASV, ondanks dat we dit in het verleden al veel vaker aangetoond hebben, aangeboden om een onafhankelijke enquête op te stellen en deze dan voor te leggen aan de gehele binnenvaart, zodat het Ministerie met deze uitslag naar Brussel kan gaan. Hier waren ze heel blij mee, dus zogezegd zo gedaan.

Het was een heel karwei om deze enquête op te maken, waarvoor dank voor de opstellers. De respons was verrassend groot ondanks dat het best wel een behoorlijke tijd in beslag nam om hem in te vullen. De ervaring leert dat veel mensen geen tijd willen besteden aan een enquête, wat in dit geval dan ook aangeeft hoe groot de zorgen zijn in de binnenvaart.

De uitslag was daarentegen voor de ASV niet verrassend met de kanttekening dat het nog zorgelijker was dan eerder verondersteld.

Maar liefst 90 % van de eigenaren geeft in meer of mindere mate aan dat ze niet kunnen voldoen aan de nieuwbouweisen. Weliswaar het merendeel van de schepen tot 1500 ton lopen klem, maar er zijn zelfs schepen van na 1996 die tegen onmogelijke eisen aanlopen.

Wij hebben de enquête aan het Ministerie aangeboden en blijven hopen dat ze hiermee naar Brussel gaan, maar er zijn, ook nu na deze enquête, nog altijd ambtenaren die op de hardheidsclausule blijven hameren.

Het zou goed zijn wanneer vastgeroeste mensen met een tunnelvisie eens vervangen zouden worden door mensen met een heldere blik die nu eindelijk eens gaan kijken naar een simpele oplossing. Wij vragen niet om een zak met geld, maar wel dat schepen gewoon bij om- of verbouw moeten voldoen aan de nieuwste eisen.
Brussel wil een circulaire economie en de CCR daarentegen wil schepen van voor 1976 slopen en vervangen door nieuwbouw, waarvan in de praktijk blijkt dat die niet gebouwd worden. Dit is niet rendabel met de huidige bouwprijzen/vrachttarieven.

Bovendien kan de kleine binnenvaart, ook bij nieuwbouw, überhaupt niet aan de eisen voldoen. Laat iedereen zich dat goed realiseren.

Ik wens eenieder een goede vaart.
Johan Sipsma m/s Avanti

Toekomst binnenvaart

Reactie ASV op rapport aflopen ES-TRIN 2035/2041

Reactie ASV op het rapport "De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)" (Erasmusuniversiteit/Panteia)

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.

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 onderzoekt onderschrijft het maatschappelijk grote belang van het voortbestaan van de kleinere schepen en maakt ook duidelijk dat zij zeker 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, wat 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

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 waarin hij de vraag om dispensatie kan onderbouwen.

Over de aanleiding van het rapport De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)

In de brief van Minister Harbers van30 november 2022 (I E NW/BSK-2022/271554) over de toekomst van de binnenvaart dat "goud in handen heeft" wordt gesproken over een modal shift: vervoer over de weg zou zich moeten verplaatsen naar vervoer over water. In de brief lezen we:

Herijking strategische positie
In de periode eind 2020 – eind 2021 hebben op initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dialoogsessies plaatsgevonden met een representatieve vertegenwoordiging van stakeholders in de binnenvaartsector. Hieruit is naar voren gekomen dat de belangrijkste veranderingen waar de binnenvaart mee te maken krijgt, een gevolg zijn van de energietransitie, de toenemende digitalisering, het streven naar ketenoptimalisatie en het omgaan met klimaatverandering.

Het feit dat de helft (!) van de binnenvaartvloot - alle kleinere schepen (tot 1.500) - zal verdwijnen, terwijl er al een tekort aan kleine schepen is, en die schepen door de klimaatverandering meer nodig zijn dan ooit, is nauwelijks een onderwerp.
Vervolgens moeten er actieplannen komen over vergroening, digitalisering en noem maar op. Actieplannen voor schepen die er niet meer zullen zijn? Omgaan met klimaatverandering terwijl je de schepen die juist inzetbaar moeten zijn vanwege die klimaatverandering laat verdwijnen?
De Minister schrijft erover:

Kleine schepen

Verladers en bevrachters geven aan dat kleinschalig vervoer over de binnenwateren belangrijk is en blijft, zeker bij perioden van langdurige droogte. Uit de CCR Marktobservatie blijkt dat er sinds 2005 een afname is van het aantal kleine schepen.

Deze uitstroom heeft vooral structurele oorzaken: vergrijzing van de bemanning, veroudering van schepen, het ontbreken van bedrijfsopvolging en het ontbreken van een gezonde businesscase. Dit laatste zorgt ervoor dat er geen sprake is van nieuwbouw van kleine schepen. Daarnaast krijgen de veelal sterk verouderde kleine schepen het in de huidige trend van verduurzaming en strengere internationaal vastgestelde technische eisen sowieso steeds moeilijker.

Minister Harbers spreekt dan van "vergrijzing" die mede ten grondslag zou liggen aan het verdwijnen van de schepen in zijn begeleidende brief. Die vergrijzing is dan wel mede gecreëerd door de CCR/CESNI-eisen: als een schip geen toekomst meer heeft, krijgt een jonge schipper geen hypotheek op dat schip en dan vaart het schip nog maar zo lang als de bestaande schipper erop blijft. Het is dus een kwestie van kip of ei. Maar gewoonlijk wordt een goed bedrijf gewoon voortgezet na pensionering van de eigenaar. Dat dat nu niet gebeurt, heeft alles met het gebrek aan toekomstperspectief te maken.
Het begrip "sterk verouderde kleine schepen" is tendentieus, ronduit beledigend en zet de lezer op het verkeerde been. Waar is dit op gebaseerd? Alle schepen moeten iedere 7 jaar gekeurd worden en aan

alle veiligheidseisen voldoen. Ook als er nieuwe eisen zijn (AIS, eisen aan motoren etc.) voldoen die schepen natuurlijk. Dat vertaalt zich dan ook in de ongevalscijfers waarbij het aantal persoonlijke ongevallen ongelooflijk laag is. Geen enkel productiemiddel hoeft met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen te voldoen. Dat de binnenvaart dat wel moet, is ronduit oneerlijke concurrentie ten opzichte van haar grote concurrent: de vrachtwagen, en niet gebaseerd op het vergroten van de veiligheid noch op milieuaspecten. Het enige doel is "inzetten op nieuwbouw" zoals de CCR het zelf omschreven heeft in het rapport "schepen van de toekomst".

De Minister vervolgt zijn brief met:
Tegen deze achtergrond is het van belang om vast te stellen wat de economische gevolgen zijn van de afname van het aantal kleine schepen en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen, bijvoorbeeld omdat de bedrijvigheid aan kleine vaarwegen is gevestigd. In het lopende onderzoek naar de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen voor technische eisen in 2035/2041 voor bestaande schepen wordt hier aandacht aan besteed. Naast de economische gevolgen van de afname van het aantal kleine schepen gaat het onderzoek ook in op aanpalende vragen.

Daarbij gaat het om vragen zoals:
- *welke kansen er zijn voor innovatieve kleinschalige binnenvaartconcepten;*
- *welke kansen kleinschalig vervoer biedt voor het beter benutten van het vaarwegennet;*
- *wat het economisch belang van de kleine vaarwegen is;*
- *welke bijdrage kleinschalig vervoer kan leveren tijdens langdurige perioden van droogte en watertekorten;*
- *welke bijdrage kleinschalig vervoer mogelijk kan leveren aan het beheersbaar houden van de kosten van beheer en onderhoud.*

Het onderzoek levert daarmee naar verwachting een beeld op van de (toekomstige) potentie van kleinschalig vervoer over de binnenwateren. In het voorjaar van 2023 wordt uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.

Tot zover de brief van de Minister. Er ligt nu een rapport van Panteia en de Erasmusuniversiteit dat duidelijk maakt dat de optelsom van de CCR/CESNI technische eisen (waarbij schepen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moeten voldoen) zorgt voor het verdwijnen van veel schepen (wat geen nieuws zou moeten zijn). Dit rapport zet daarbij overigens nog een roze bril op, want houdt geen rekening met de eisen die er al op de schepen afgekomen zijn en afkomen tot 2035. Een slechte zaak als je conclusies wilt trekken.

Over het rapport De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)

Ministerie erkent: koude sanering binnenvaart met grote maatschappelijke gevolgen

Betreft: De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)

Waarde van het onderzoek
Het onderzoek betreft de effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041) op de binnenvaartschepen. Dat betekent dat de opdracht van het onderzoek voorbijgaat aan de gevolgen die de regelgeving al heeft gehad en zal hebben bij het aflopen van de overgangsbepalingen van o.a. 2020 en 2025. Het onderzoek neemt het huidige scheepsbestand als uitgangspunt, terwijl het niet zo is dat er tot 2035 niets aan de hand zou zijn.
Veel schepen hebben al niet kunnen voldoen aan de technische eisen van voorgaande jaren. Zij hebben, om nog te kunnen blijven varen, een communautair certificaat genomen in plaats van een Rijncertificaat. Dat betekent dat men niet meer in Duitsland kan varen, maar ook dat zij op termijn (ongeveer een uitstel van 15 jaar) alsnog aan, voor hen, onmogelijke eisen moeten voldoen. Het huidige bestand is dus bij lange na niet het bestand schepen dat rond 2035 nog zal varen.
Sommige scheepseigenaren hebben vlak voor het aflopen van de termijn (in 2019) een certificaat laten verlengen. Dat loopt dus af in 2026, waarbij deze schepen alsnog met de voor hen onmogelijke eisen worden geconfronteerd. Kortom: het toekomstbeeld is veel somberder dan er geschetst wordt in dit onderzoek.

Alle kleine schepen zullen verdwijnen
Erasmus UPT en Panteia hebben na onderzoek in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de conclusie kunnen trekken dat het gevolg van de regelgeving is dat alle kleinere binnenvaartschepen zullen verdwijnen door CCR/CESNI regelgeving, met zeer grote gevolgen voor de maatschappij.
Het is niet nieuw dat het Ministerie erkent dat de strengere CCR/CESNI-eisen een knelpunt zijn voor de binnenvaart. Al eerder heeft KplusV eenzelfde exercitie gedaan met eenzelfde conclusie: "*het is de stapeling van eisen die het uiteindelijk onmogelijk maakt om te blijven bestaan.*"

Maar het verdwijnen van een essentieel deel van de binnenvaartvloot "een knelpunt" noemen is wel zwak uitgedrukt. Tenslotte wist men al in 2001 dat dit een onoverkomelijk probleem zou vormen waarbij het zou leiden tot een koude sanering.

Dat was dan ook de bedoeling, dat is geen "complot denken". Het staat zwart op wit in het rapport "schepen van de toekomst" uit 2002, gebaseerd op een Duits rapport waarin in 2001 werd geconstateerd dat varende ondernemers de benodigde investeringen niet zouden kunnen opbrengen. Dus dat men nu 20 jaar na dato diezelfde conclusie trekt, mag ons niet verbazen. In de afgelopen 10 jaar is dan ook al 25% van de schepen tot 1.000 ton verdwenen, maar ook in de voorgaande jaren hebben de CCR/CESNI eisen huisgehouden. Van de vloot van 7.000 spitsen (schepen gebouwd op de afmetingen van de sluizen van de Franse vaarwegen) zo'n 25 jaar geleden zijn er nu nog zo'n 300 over. Dan hebben we het over een verlies van 95%! Geen wonder dat Erasmus UPT en Panteia na onderzoek in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de conclusie kunnen trekken dat het gevolg van de regelgeving is, dat er onder de gegeven omstandigheden na 2050 geen Kempenaars en spitsen meer zullen varen, waarbij het jaar 2050 schromelijk optimistisch is. Schepen die ontzettend gemist werden tijdens het lage water, schepen die gemist zullen blijven worden, omdat er geen kleine schepen meer gebouwd zullen worden.
Volgens de ASV zullen duizenden schepen verdwijnen, zeker de schepen tot 1.500 ton kunnen hier niet aan voldoen.

Ontwikkeling Nederlandse binnenvaartschepen de afgelopen 10 jaar
Verlies van 630.000 ton van kleinere binnenvaartschepen tot 2.000 ton = 21.000 trucks

Year	<1000t	1000-2000t	2000-3000t	>3000t
2011	2607	1261	978	656
2016	2283	1178	929	717
2021	1995 =-23%	1159 =-8%	934 =-4,5%	782 =+19%

(uit de presentatie bij DG MOVE, de Europese Commissie voor mobiliteit en transport)

Een omgekeerde modal shift kan nooit de bedoeling zijn

Wetende dat deze regelgeving NIET voortkomt uit eisen die noodzakelijk zijn gebleken maar alleen de bedoeling hadden om bestaande schepen te laten verdwijnen (zie het rapport “schepen van de toekomst” van de CCR uit 2002), blijft het vreemd dat ook dit rapport weer uit lijkt te gaan van een soort natuurramp die over ons gekomen is in plaats van keuzes die gemaakt zijn en die nog steeds heroverwogen zouden kunnen (moeten?) worden. Zo zou men inmiddels doordrongen moeten zijn van een klimaatverandering waarbij juist kleine schepen nodig zijn. Kleine schepen die volgens de CCR/CESNI-technische eisen NOOIT meer gebouwd kunnen worden; omdat het veel te duur is, maar ook omdat het technisch onmogelijk is.

Het gevolg is dus dat hele delen van Nederland onbereikbaar worden voor vervoer over water. Er staat daarom ook in dit rapport dat bedrijven aan kleine vaarwegen, die voor hun aan- of afvoer afhankelijk zijn van kleine schepen, op den duur naar alternatieven moeten kijken. *“Bedrijven kunnen overstappen op wegtransport of grotere schepen, die hun lading over grootscheeps vaarwater zo dicht mogelijk in de buurt brengen, waarna het laatste stukje over de weg gaat. Dit leidt tot hogere kosten, die vrijwel zeker worden doorberekend aan de consument.”*

De vraag is toch ook: Willen we dat? Nog meer schaalvergroting? Is daar de maatschappij bij gebaat? En zo niet, waarom wordt deze gang van zaken dan geen halt toegeroepen?

Meer CO2-emissie, meer schade aan wegen, meer congestie, meer ongevallen

We lezen in het rapport dat de vervanging van kleinere binnenvaartschepen door vrachtwagens grote economische impact heeft. 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.

Waar zadelt de CCR deze maatschappij mee op? Waarom gaat Minister Harbers niet naar Brussel om te vragen om deze belangrijke schepen te vrijwaren van deze eisen als we weten dat mevrouw Rosca van de Europese Commissie DG MOVE haar deur voor de Minister heeft openstaan?

Overschat probleem is een onderschat probleem

In het rapport staat dat het probleem wordt overschat. De meeste schippers zouden nog 18 jaar de tijd hebben om aan de CCR-eisen te voldoen. Pas vanaf 2042 zou de mogelijke uitstroom van getroffen schepen worden verwacht.

Hoeveel cijfers heeft men nodig om te weten dat er al heel wat schepen verdwenen zijn door de technische eisen -van de 139 nieuwbouweisen- die al ingegaan zijn (in 2010, 2015, 2020) en binnenkort ingaan (2025)? Zelfs de CCR heeft dat geconstateerd.

Veel scheepseigenaren kunnen al niet aan die eisen van de afgelopen jaren voldoen en hebben hun schepen uit te markt genomen of ze hebben een communautair certificaat genomen waardoor zij niet meer op de Rijn mogen varen, maar wel nog 15 jaar uitstel kregen. Daardoor varen er nu nog schepen rond die binnen enkele jaren gaan verdwijnen.

Daarnaast is het nu al zo dat bij grote investeringen schippers er voor kiezen het schip te slopen omdat uiteindelijk de schepen niet aan de eisen zullen kunnen voldoen. Er zit geen toekomst meer in die schepen dus waarom zou je er nog in investeren? Ook de banken geven in steeds beperktere mate hypotheek, vaak nog maar voor 6 jaar waarin een nieuwe eigenaar het schip “vrij’ moet zien te varen. Kortom: ver voor de aflopende termijn verdwijnen er al schepen van de markt. En Minister Harbers spreekt dan van “vergrijzing” die mede ten grondslag zou liggen aan het verdwijnen van de schepen in zijn begeleidende brief. Die vergrijzing is dan wel mede gecreëerd door deze eisen: als een schip geen toekomst meer heeft, krijgt een jonge schipper geen hypotheek op dat schip en dan vaart het schip nog maar zo lang als de bestaande schipper erop blijft. Het is dus een kwestie van kip of ei. Maar gewoonlijk wordt een goed bedrijf gewoon voortgezet na pensionering van de eigenaar, dat dat nu niet gebeurt heeft alles met het gebrek aan toekomstperspectief te maken.

Aantallen schepen die de overgangsbepalingen aangaat

Onderzoek motorvrachtschepen plus motorbeunschepen

1. Betreft: motorvrachtschepen + Motorbeunschepen
2. Bron: IVR schependatabase dd 23-05-2022
3. Van 35 schepen is geen laadvermogen geregistreerd
4. Van 27 schepen is het bouwjaar <1900 of niet geregistreerd

Bouwjaar 0-2022

Land	Aantal geregistreerde schepen	Laadvermogen (tonnage)
België	1.059	1.182.174
Duitsland	887	1.129.774
Nederland	2.487	3.852.955
Eindtotaal	4.433	6.164.903

Bouwjaar 0-1976

Land	Aantal geregistreerde schepen	% van totaal	Laadvermogen (tonnage)	% van totaal
België	853	80,5%	625.194	52,9%
Duitsland	761	85,8%	832.004	73,6%
Nederland	1.544	62,1%	1.488.001	38,6%
Eindtotaal	3.158	71,2%	2.945.198	47,8%

Bouwjaar >1976

Land	Aantal geregistreerde schepen	% van totaal	Laadvermogen (tonnage)	% van totaal
België	206	19,5%	556.981	47,1%
Duitsland	126	14,2%	297.770	26,4%
Nederland	954	38,4%	2.364.954	61,4%
Eindtotaal	1.275	40,4%	3.219.705	52,2%

Van de 4.433 (Nederlandse, Duitse en Belgische) droge-ladingschepen zijn er 3.148

gebouwd voor 1976. Die moeten aan onmogelijke CCNR-eisen voldoen met als doel te verdwijnen. Dat is 71,2% van de binnenvaartvloot!

Geen geld voor vergroening
Ook schrijft het rapport dat met name CEMT I-III-schepen het slachtoffer van de technische eisen zijn. Voor Rijnschepen vanaf zo'n 80 meter zijn de overgangsbepalingen minder van invloed, wordt er gesteld.
De eisen zullen dan wel minder van invloed zijn maar voor veel grotere schepen is het ook een enorme onnodige belasting, terwijl er van diezelfde schippers gevraagd wordt extra te investeren in vergroening. Het is een kwestie van keuzes maken en als de schipper moet kiezen tussen verdwijnen of vergroenen is er eigenlijk geen keus. En dat is dan wel falend beleid, als men een schonere binnenvaart wil.

En hoe zit het met duurzaamheid?
Het is toch verrassend hoe de hele maatschappij oproept productiemiddelen opnieuw te gebruiken? Consumenten worden opgeroepen vooral veel te repareren en minder weg te gooien en hier wil men van goede schepen af, die moeten gesloopt worden. Het gaat om schepen die met liefde onderhouden worden, elke 7 jaar gekeurd worden en die aantoonbaar veilig zijn. Schepen waar tienduizenden vrachtwagens voor in de plaats zullen komen met alle maatschappelijke kosten van dien. Toch staat de Tweede Kamer tot nu toe niet op haar achterste benen.

Oplossingen
Het blijft een vreemde zaak dat de onderzoekers die toch het rapport dat ten basis ligt aan deze regelgeving gelezen moeten hebben, niet met echte oplossingen komen. Tenslotte staat er in het rapport "Schepen van de Toekomst" van de CCR dat men iedere 5 jaar een evaluatie zou kunnen houden. Daarbij zou gekeken kunnen worden of de eisen wel proportioneel zijn (staan de investeringen in verhouding tot de extra bereikte veiligheid) en bepaalde segmenten van de markt (alle kleinere schepen?!) zouden niet onevenredig zwaar getroffen mogen worden. De ASV heeft de onderzoekers hier zeker op gewezen maar er wordt als voornaamste "oplossing" de toepassing van de hardheidsclausule genoemd.

De Hardheidsclausule: een onbegaanbare weg
Want hoewel de Europese Commissie DG MOVE duidelijk heeft gemaakt dat men het belang van een complete binnenvaartvloot, inclusief de kleinere schepen (tot 1.500 ton) inziet en graag voor hele bepaalde categorieën schepen c.q. technische eisen ontheffing zou willen bewerkstelligen, kiest het Ministerie tot nu toe niet voor die weg.

In plaats daarvan lijkt men door te willen gaan op de weg die al 20 jaar niet werkt: voor individuele schepen bij de CCR gebruik proberen te maken van de CCR-hardheidsclausule.
Dat betekent voor duizenden schepen, per schip vaak wel tientallen technische eisen voorleggen waar de schipper zich tot het uiterste in moet spannen zonder enige zekerheid van het verkrijgen van die hardheidsclausule. In het rapport spreekt men van "een werkbare en relatief overzichtelijke procedure die voor de gedane aanvragen positief heeft uitgepakt". Een verrassende uitspraak. Wie vindt dit dan werkbaar en overzichtelijk? Waar is deze uitspraak op gebaseerd? En als er de laatste 5 jaar maar 1 aanvraag is gedaan hoeveel waarde kun je dan hechten aan de uitspraak dat "de gedane aanvragen positief hebben uitgepakt"?

Een beroep op de hardheidsclausule kan inderdaad een schip vrijwaren van een bepaalde technische aanpassing. Maar dat zou alleen toegepast moeten worden bij een uitzondering, niet om een onmogelijke regelgeving te "repareren".
Dat het Ministerie hier op inzet is verwonderlijk aangezien men niets heeft gedaan om de motie die opriep tot vragen aan de CCR om vereenvoudiging van de hardheidsclausule nooit heeft uitgevoerd, terwijl (destijds) Minister van Nieuwenhuizen dat wel wilde.
Het feit dat er tot nu toe nauwelijks een beroep op wordt gedaan en scheepseigenaren dan maar hun schip laten slopen spreekt boekdelen. De procedure is te ingewikkeld (gaat over veel schijven), onduidelijk (er zijn geen richtlijnen) en de uitkomst onzeker. Dat er in de laatste vijf jaar slechts één keer beroep is gedaan op de clausule in Nederland zegt genoeg.

Toch ligt in de Hardheidsclausule volgens het Ministerie de voornaamste oplossing voor het probleem. Volgens de ASV is dit wederom een uitstel om werkelijk in te hoeven grijpen: noch de CCR wordt aangesproken op haar beleid (terwijl de secretaris-Generaal van de CCR Lucia Luijten nota bene uit dit Ministerie voortkomt), noch de Europese Commissie wordt benaderd om te redden van de vloot wat er te redden valt.

Terwijl aan de ASV door het Ministerie I&W gevraagd is bij de Europese Commissie na te gaan of Europa inderdaad voor hele groepen schepen c.q. technische eisen een generaal pardon kan vragen (wat inderdaad zo blijkt te zijn) en terwijl het Ministerie heeft gevraagd om zoveel mogelijk bewijsmateriaal te verzamelen zodat Brussel overtuigd kan worden, waarop de ASV een enquête onder de schippers is opgestart, zet het Ministerie twee demonstratieprojecten op, waarbij twee schepen onder begeleiding van IenW een beroep doen op de hardheidsclausule. (Dit zou dan als voorbeeld moeten dienen voor andere schippers.)
En daarmee wordt de inzet om Brussel tot actie aan te zetten onderuitgehaald. Alweer wordt alle energie ingezet om het tot echte actie over te gaan uit te stellen.

Ministerie I&W legt verantwoordelijkheid op bordje van "brancheorganisaties"
Dat het Ministerie I&W zelf nauwelijks verantwoordelijkheid neemt voor haar beleid (zij levert tenslotte ook de Rijnvaartcommissarissen voor de CCR) blijkt schrijnend uit de suggestie dat "de brancheorganisaties" dan ook nog eens opgezadeld worden met de uitvoering van de begeleiding bij de hardheidsclausules door te suggereren dat zij een 'coach' kunnen aanstellen om schippers te helpen bij het doorlopen van dit proces.

De suggestie van Erasmus UTP en Panteia om getroffen schippers duidelijk te informeren over de overgangsbepalingen is nauwelijks door het Ministerie of de CCR opgepakt, wel is dit al jarenlang gedaan door o.a. de ASV. Zie de ASV-site: https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/ccr/

Oplossingen die niets oplossen.
Dan worden er "oplossingen" aangedragen die volgens de schippers zelf niets oplossen.

- **Smart shipping**: Een impuls voor smart shipping-oplossingen zou nodig zijn, iets wat nooit al die duizenden verdwijnende internationaal varende schepen kan opvangen. Daar heeft de ASV al het een en ander over geschreven ter voorbereiding van het Commissiedebat in 2022.
- **Warme sanering:** Dan wordt er nog geopperd dat het Ministerie zou kunnen onderzoeken wat de consequenties zijn van verlenging van de levensduur van de vloot, versus een warme sanering, ofwel uitkoopregeling.

Dat zou betekenen dat alle kleine schepen tot CEMT-klasse III van voor 1995 worden gesloopt om de transitie in de sector te versnellen.
Voor de schippers is een uitkoopregeling natuurlijk altijd beter dan wat we al jaren ondervinden: een keiharde ijskoude sanering. Maar voor de maatschappij blijft het een drama om al die waardevolle schepen te laten slopen omdat men dat nu eenmaal ooit zo bedacht heeft.

- **Innovatieve concepten:** Deze sanering zou ook gepaard moeten gaan met een innovatieprogramma gericht

op de ontwikkeling van innovatieve concepten. Maar innovatieve concepten hebben helemaal geen sanering nodig, er zijn nu al te weinig kleine schepen. Een groter probleem is dat een nieuw klein schip technisch gezien nooit aan de CCR/CESNI nieuwbouweisen kan voldoen, als het een beetje rendabel moet zijn. Als er ergens een markt voor is dan wordt het echt wel ontwikkeld. Niemand houdt nu innovatieve concepten tegen, maar een ondernemer wil nu eenmaal wel graag winst maken. Koesteren wat waardevol is zou o.i. bovenaan de lijst moeten staan.

- **De hardheidsclausule** wordt dus door de schippers ervaren als onwerkbaar en is dus geen oplossing...
- **Verruiming van vaarwegen** zou ervoor zorgen dat het verdwijnende segment schepen niet hoeft te worden gemist. Dat zou hetzelfde zijn als dat er in Nederland alleen maar snelwegen liggen. Dat betekent dus dat wellicht een klein aantal kleinere vaarwegen vergroot zullen worden en alle haarvaten van de vaarwegen zullen gaan verdwijnen, ergo: hele delen van Nederland worden onbereikbaar voor goederenvervoer over water. Een enorme investering met uiteindelijk weinig resultaat.
- **Verladers moeten betalen.** Verladers kunnen zelf bijdragen aan een oplossing, lezen we in het rapport. *"Met langere termijncontracten voor schippers of betaling van hogere tarieven kunnen ze binnenvaartondernemers in staat stellen te innoveren."* De meeste binnenvaartschepen zijn al gebonden aan verladers c.q. bevrachters met langere contracten, daar valt weinig winst te behalen. En wat betreft betaling van hogere tarieven: In het systeem van marktisme waar we in leven is dit natuurlijk geen reële optie. Alles wordt bepaald door vraag en aanbod waarbij de verlader ook een concurrent heeft waarbij deze verlader ook de kosten zo laag mogelijk wil houden. Zo'n oproep is een loze tekst zonder randvoorwaarden.

Integraal riviermanagement: een verslag van een overleg

Afgelopen weken heeft er een overleg plaatsgevonden waarvoor de ASV ook uitgenodigd is over: Integraal Rivier Management vanuit binnenvaartperspectief

Wat is de bedoeling van Integraal rivier management?

Met Integraal Riviermanagement (IRM) wil men voor Maas en Rijntakken komen tot een toekomstbestendig riviersysteem dat:

- als systeem goed functioneert;
- • een optimale balans vormt tussen de vijf rivierfuncties van waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, waterkwaliteit, natuur en een (economisch) aantrekkelijke leefomgeving; • duurzaam is te onderhouden.

Programma valt onder de omgevingswet (POW)
Rijk en regio werken gezamenlijk aan de voorbereiding van een Programma onder de Omgevingswet (POW) voor IRM waarin o.a. de keuzes over de beoogde rivierbodemligging en sedimenthuishouding, afvoer- en bergingscapaciteit op de Maas en de Rijntakken voor 2050 zijn vastgelegd, met een doorkijk naar 2100.
De planning is er (vooralsnog) op gericht dat het Programma onder de Omgevingswet (POW) IRM voor de zomer 2023 inhoudelijk gereed is, zodat in het najaar formele consultatie kan plaatsvinden en de Minister van IenW begin 2024 het besluit kan nemen over het POW IRM.

Deelnemende partijen zijn:

- Het Ministerie van IenW: DG Water en Bodem, DG Luchtvaart en Maritieme Zaken, DG Rijkswaterstaat.
- Het Ministerie van LNV: DG Natuur en Visserij, Staatsbosbeheer.
- Het Ministerie van BZK neemt binnenkort ook deel.
- Provincies, gemeenten en waterschappen deelnemend aan het Bestuurlijk Platform Maasvallei en het Bestuurlijk Platform Rijn.

Doel:
Toekomstbestendig, meervoudig bruikbaar, goed functionerend riviersysteem

Doelen per rivierfunctie samengevat

- **Waterveiligheid**: Veilige afvoer van hoogwater
- **Zoetwaterbeschikbaarheid:** Robuuste waterbeschikbaarheid en (drink)watervoorziening
- **Natuur en waterkwaliteit:** Dynamisch riviersysteem met robuuste riviernatuur met PAGW*
- **Bevaarbaarheid:** Vlot en veilig transport over water
- **Ruimtelijk economische ontwikkeling:** Ruimtelijke ontwikkeling met versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

PAGW*= Programmatische aanpak grote wateren

Doelen per rivierfunctie uitgewerkt
Waterveiligheid
Zorgen voor een veilige afvoer van hoogwater door het beperken van (te) hoge waterstanden, het vergroten van de waterbergingscapaciteit en het verdelen van de afvoer over de Rijntakken conform de afgesproken verdeling.
Zoetwaterbeschikbaarheid
Zorgen voor een robuuste zoetwaterbeschikbaarheid en voldoende grond- en oppervlaktewater in periodes van droogte en lage afvoeren, door een bijdrage te leveren aan voldoende toevoer van rivierwater naar de nationale zoetwaterbuffers in het hoofdwatersysteem en de wateraanvoer naar kanalen en het regionale watersysteem (waaronder Twentekanalen, Brabantse kanalen en Amsterdam-Rijnkanaal).
Natuur en waterkwaliteit
Zorgen voor een dynamisch riviersysteem met robuuste riviernatuur door het realiseren van een natuurlijke hydro- en morfodynamiek, een goede ecologische waterkwaliteit en het borgen van voldoende ruimte voor natuur.
Bevaarbaarheid
Zorgen voor het bevaarbaar houden van vaarwegen en het behouden en ontwikkelen van toegankelijke en bereikbare (overnachtings)havens en sluizen.
Ruimtelijk economische ontwikkeling
Creëren van ruimte voor en het stimuleren van regionale ontwikkelingen passend bij de kernkwaliteiten van het gebied.

Bevaarbaarheidsdoelen concreet
De huidige scheepvaartklassen op de rivieren worden gefaciliteerd door het borgen van de minimale breedte en diepte van de vaargeul (zoals afgesproken in internationaal verband en opgenomen in het Nationaal Waterprogramma 2022-2027), voldoende doorvaarhoogte bij bruggen en voldoende nautische veiligheid. › Havens en sluizen worden toegankelijk en bereikbaar gehouden door een stabiele bodemligging in de vaarweg, passend bij de bodemligging van de havens en sluizen. › Hiermee wordt bijgedragen aan de doelen van de Mobiliteitsvisie 2050 waarin

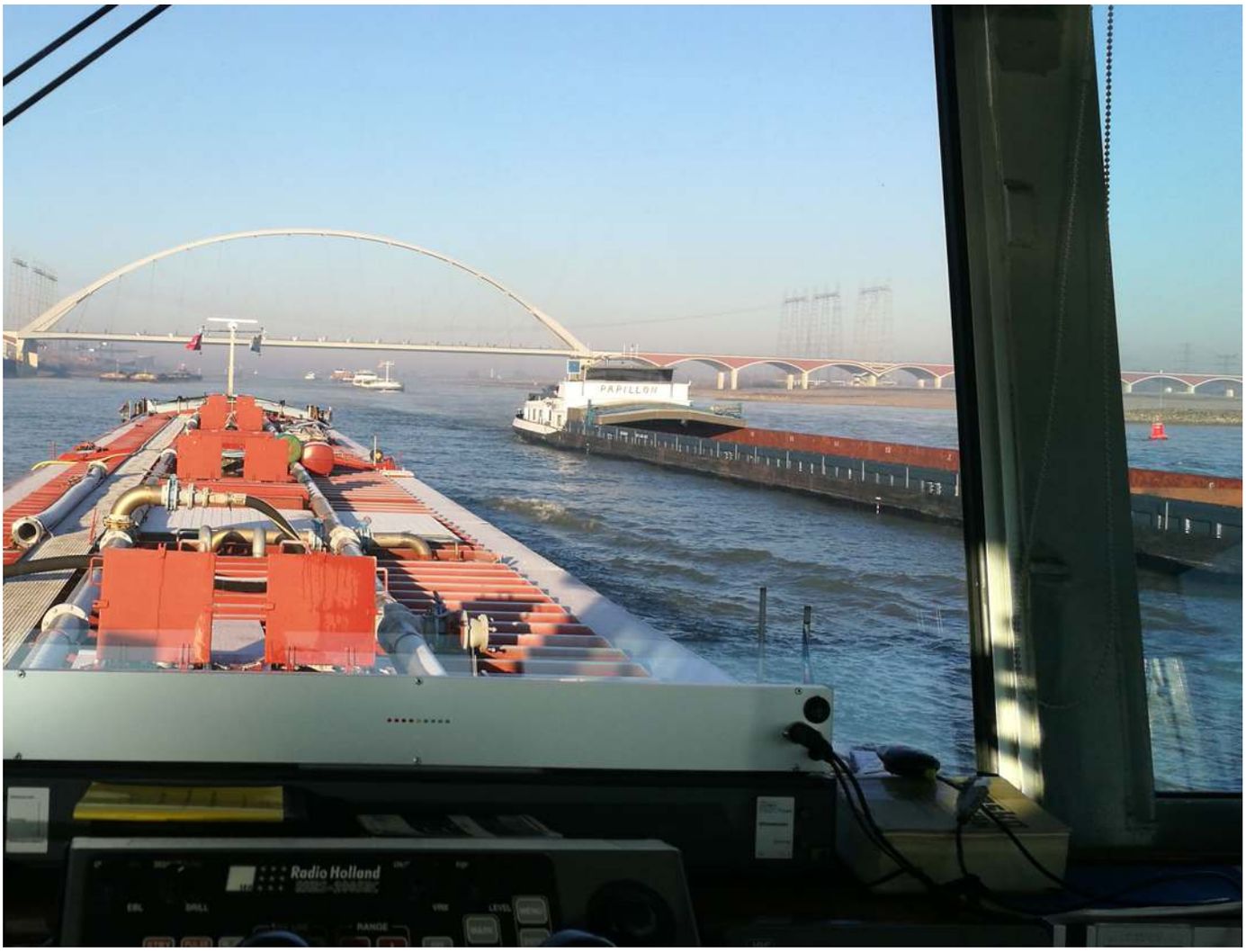
wordt ingezet op het versterken van het goederenvervoer over spoor en water om het wegtransport te ontlasten.

Waarom is IRM (Integraal Rivier Management) relevant voor de binnenvaart?
Bodemerosie leidt tot een diepere ligging van de rivierbodem en in ongestuwde rivieren ook tot lagere waterstanden.
Een diepere ligging van de rivierbodem lijkt op het eerste gezicht gunstig voor de scheepvaart. De waterstanden dalen echter mee, waardoor de aansluiting op kanalen, sluizen en havenfaciliteiten steeds moeilijker wordt. Ook ontstaat het risico dat kabels en leidingen bloot komen te liggen, met alle gevaren van dien, ook voor schippers.
Slecht erodeerbare delen van de rivierbodem, zoals de vaste laag bij Nijmegen, dalen evenmin mee met de waterstanden en vormen steeds grotere obstakels.

Beleidskeuzes 80% POW IRM: voornaamste keuzes en principes:
Twee beleidskeuzes zijn faciliterend voor de (deeltrajecten van) Rijn en Maas:
1. Bodemligging en sedimenthuishouding.
2. Afvoer- en bergingscapaciteit.

Wat is de DGLM inzet bij IRM?
Het voornaamste belang is het aanpakken van erosiekuilen en drempelproblematiek op de Waal, zodat bevaarbaarheid met name in droge periodes beter wordt.
Omhoog brengen van bodemligging op de Waal en herstel van afvoerverdeling tussen Waal en IJssel is alleen akkoord zolang de CEMT-klassen en TEN-T vereisten op deze vaarwegen niet in het geding komen.
Borgen van de scheepvaartbelangen en het bewaken van balans met de andere rivierfuncties vanuit breder maatschappelijk belang.
Handhaven van bestaande CEMT-klassen van de rivieren als vaarwegen.
Met gezamenlijke inzet van relevante budgetten op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds (gecombineerd circa 1,8 mld. euro t/m 2050) kunnen we synergie creeren voor DGLM en DGWB doelen, meer dan we los van elkaar zouden kunnen bereiken.
In de beleidsalternatieven voor IRM gaat het nu al om vele miljarden. DGLM en DGWB willen daarom het POW eerst richten op het beschikbare budget en later in lijn met de zesjarige herijking van het Deltaprogramma aanvullende budgetbehoefte aankaarten.

Inbreng ASV:
Als ASV hebben we vooral de ingrepen afgelopen decennia en de mogelijke gevolgen daarvan voor de Waal te berde gebracht. Daarbij refererend aan Ger Vreuger die jaren in die overleggen heeft gezeten en wat hij er indertijd over vertelde m.b.t. het geschikt maken van de Waal voor de zesbaks duwvaart en daarmee samenhangend de gevolgen voor de stroomsnelheid ofwel de toename ervan.
Samenvattend: Men wil de Waal en ook de andere rivieren bevaarbaar houden voor de huidig klasse schepen die er varen zonder dat er nog verdere erosie of bodemdaling plaats vindt. Wij hebben ingebracht dat je dan op enigerlei wijze de stroomsnelheid terug moet gaan brengen op welke manier dan ook.
Men staat voor een behoorlijk opgave en daarbij ook nog een uitdaging omdat men vijf functies van de rivier met elkaar in balans wil brengen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan hoogwaterbescherming, natuur, economische en ruimtelijke functie, maar ook de zoetwater voorziening.



Claimen maar

De kosten voor schippers door het slecht functioneren van organisatie, mensen en/of middelen van Rijkwaterstaat lopen de spuigaten uit. Er is al eerder gesuggereerd dan maar eens te gaan claimen.
Eén van onze leden heeft dat gedaan. Hier volgt zijn brief aan Rijkswaterstaat:

Betreft:(**claim in verband met) personeelstekort op de Kreekraksluis**

Geachte,
Ik schrijf deze brief naar aanleiding van het personeelstekort op de Kreekraksluis.

Ik beschrijf u de gevolgen voor mij van het beleid van uw organisatie:

Op 20 maart 2023 was ik met mijn schip onderweg van Zuidland naar Grimbergen waar ik om 06.00 uur laad gereed moest zijn. Deze afspraak heb ik niet gehaald; ik ben pas om 07.30 uur gearriveerd waardoor de vrachtwagens anderhalf uur hebben staan wachten.

De oorzaak daarvan leg ik hieronder uit:
Op het moment dat ik bij de Kreekraksluis aankwam, lagen er veel schepen waardoor ik en vele anderen veel vertraging opliepen.

De reden van de drukte was dat er personeelstekort is en dat er maar met één kolk werd geschut. Daardoor hebben de schepen, waaronder wij, een flinke vertraging opgelopen. Ook onze vervoerstak moet vervoerszekerheid kunnen bieden en daarbij is het van belang dat verladers erop kunnen rekenen dat wij afspraken nakomen. Natuurlijk kan er wel eens iets gebeuren maar personeelstekort is geen overmacht maar falend beleid. Het kan dus niet zo zijn dat ik, als binnenvaartondernemer, indirect de verantwoording moet dragen van het niet op orde hebben van het personeelsbestand bij Rijkswaterstaat.

Om de schade voor de verlader te beperken heb ik iemand moeten regelen om mee te varen, een dure grap, zoals u wellicht zult begrijpen. Daar bovenop heb ik ook nog aardig wat meer brandstof verbruikt om te trachten zo min mogelijk te laat aan te komen bij het bedrijf waar ik moest laden.

U zult wellicht begrijpen dat dit beleid van Rijkswaterstaat onacceptabel is, zeker als het dit soort belangrijke sluizen op hoofdvaarwegen betreft. Zoals ik al schreef: hierbij is er geen sprake van overmacht maar van het maken van (verkeerde) keuzes, waarbij de binnenvaart onnodig op kosten wordt gejaagd.

Door het personeelstekort en achterstallig onderhoud loopt de binnenvaart veel vertraging op en kost het deze sector veel geld. Maar dezelfde overheid acht het wel te doen gebruikelijk om ook dezelfde binnenvaart te controleren op “misstanden“ zoals het verkeerd invullen van het vaartijdenboek. Juist omdat Rijkswaterstaat zelf de boel totaal niet op orde heeft (zie o.a. ASV facebook om te lezen wat schippers zoal constateren aan misstanden bij Rijkswaterstaat), is dat onacceptabel.

Ik zou graag zien dat Rijkswaterstaat zijn eigen beleid op orde gaat krijgen en er zorg voor gaat dragen dat men 24/7 een vlotte doorstroming kan garanderen, zodat wij als binnenvaart ons werk kunnen behouden en dat wij niet op kosten worden gejaagd door het wanbeleid bij Rijkswaterstaat.

Het lijkt me dan ook niet meer dan redelijk dat u de onnodige kosten die ik heb moeten maken om aan mijn verplichtingen te voldoen, door uw falend beleid gaat vergoeden. Ik zou graag op korte termijn vernemen op welke wijze we dat kunnen regelen.

De kosten die ik heb opgelopen bedragen zo’n goede 3.000 euro.

Verslag bijeenkomst Meander

Op 12 mei 2023 heeft de ASV als stakeholder de bijeenkomst van Meander bijgewoond. In deze bijeenkomst heeft Meander haar nieuwe voorgenomen besluit gepresenteerd waarvan de bedoeling is dat op 1 juli 2023 het besluit een definitief besluit wordt.

De bijeenkomst was in Gorinchem in het Van der Valk hotel. In de ochtend zijn eerst alle werknemers van Meander ingelicht over het voorgenomen besluit en in de middag was het de beurt aan de ouders en stakeholders. Wij zijn blij als stakeholder dat wij erop hebben kunnen sturen dat Meander gekozen heeft om alle ouders tegelijk het nieuws te brengen en niet per internaat. Daarbij hebben wij als stakeholder ervoor kunnen zorgen dat ouders voortijdig ingelicht zijn over de gang van zaken bij Meander en ouders niet een week van tevoren bericht krijgen.

De situatie is als volgt: Meander heeft zeer grote tekorten op de begrotingen en al het mogelijke geprobeerd om meer geld los te krijgen bij het Ministerie VWS maar er is geen enkel sprankje hoop dat Meander ziet om ook maar te denken dat de situatie gaat veranderen. Het KPMG-rapport wordt niet veel van verwacht. Er is nog niet bekend wat het Ministerie met het rapport gaat doen, maar al zouden ze kiezen voor de meest gunstige optie dat het rapport biedt, dan gaat dat nog geen oplossing zijn. Meander wil een nieuwe weg inslaan om in de toekomst opvang voor schipperskinderen te blijven garanderen en wil met een duurzaam plan komen. Om een sluitende begroting te hebben (kosten voor verzorging) moeten er op een internaat minimaal 13 schipperskinderen wonen. Meander heeft ervoor gekozen om een minimum van 20 kinderen aan te houden, zodat niet direct een internaat in de problemen komt als er om wat voor reden dan ook 3 kinderen weggaan en je dan meteen onder de 13 kinderen zit. Dit maakt dat er van de 7 internaten nog 3 internaten open kunnen blijven. Meander houdt er rekening mee dat de kinderen van de sluitende internaten niet meer terugkomen op de 3 overgebleven locaties en ouders de opvang anders gaan regelen.

Van de 4 te sluiten internaten gaan er 2 (Nieuwegein & Maasbracht) al in de zomer van 2024 dicht en de andere 2 (Lemmer & Terneuzen) in de zomer 2027. Meander denkt met het sluiten van internaten het lek boven te krijgen en toekomstbestendig

te zijn. Er zijn nog wel 3 kanttekeningen.

Er komt voor de te sluiten internaten een kinderstop. Dus er kunnen geen nieuwe kinderen meer aangenomen worden anders dan broertjes en zusjes.

Voor Zwolle moet binnen 5 jaar een andere locatie gevonden worden (Het gebouw is gemaakt voor 300 kinderen en er wonen er nog geen 40).

Voor Lemmer en Terneuzen moeten er minimaal 13 kinderen blijven wonen, anders gaan deze locaties eerder sluiten (Maar er mogen dus geen nieuwe gezinnen meer bijkomen, dus zodra de oudsten eraf gaan is het gedaan).

Meander had een heldere presentatie met een helder verhaal. Toch is het een emotioneel gebeuren en is de impact op gezinnen met dit besluit enorm. Er kwamen vele reacties uit de zaal. Na de presentatie van Meander volgde een luxe lunch en na de pauze zijn de meeste vragen behandeld, zoals hieronder.

Nieuwegein pleit ervoor om langer open te blijven dan 2024. Dan wellicht onder de verzorgingsstandaard die Meander hanteert, omdat er daar nog maar een paar kinderen zitten die nog maar kort op het internaat zullen verblijven. Het zijn oudere kinderen en ze schieten al op naar hun eindexamen.

Lemmer is zeer verbaasd over de sluiting. Hun internaat heeft al jaren een stabiel kinderaantal van ca. 15 kinderen en er zijn 2 gezinnen van plan om te komen. De verwachting is dat dit aantal stabiel blijft. Daarbij is Lemmer een kleinschalig internaat, iets waar Meander notabene naar toe wil. Lemmer is ook een van de weinige internaten dat zelfs een beetje winst maakt in plaats van verlies.

Er kwam een opmerking uit de zaal dat de geografische spreiding niet gedekt is met het openhouden van alleen deze 3 internaten. Terneuzen bijvoorbeeld is heel erg belangrijk voor de kleine vaart naar Frankrijk en Meander zou in elk geval dit internaat open moeten houden.

Eén van de aanwezigen nam het Meander kwalijk dat er geen Raad van Toezicht aanwezig was. Hij had graag van hen willen horen of zij het goed vinden dat Meander deze weg bewandelt. Meander zegt dat het zo is, maar we kunnen het niet controleren. Gemiste kans van Meander.

Hoe denkt Meander het personeel te houden op de voorgenomen te sluiten locaties? Want het is logisch dat de werknemers op zoek gaan naar een andere baan. Zij hebben ook gezinnen en een hypotheek. Meander zegt dat het personeel in eerste plaats aan de kinderen denkt en dat dat ook sterk gevoeld is in de ochtendbijeenkomst. Ouders zien dit nog niet zo zitten.

Iemand uit de zaal was juist blij met het voorgenomen besluit. “Op deze manier hebben we een stabiele stichting met 3 internaten die openblijven en toekomst hebben. Dan kunnen wij onze kinderen ook meegeven wat wij gekregen hebben en ons gezinsbedrijf doorzetten. We moeten ons neerleggen bij een veranderende markt waarbij het aanbod van schipperskinderen op internaat daalt. Daar moeten we naar handelen, hoe moeilijk dat ook is.”

Ouders vragen zich af hoe ze dit hun kinderen uit moeten gaan leggen? Hoe breng je zo’n slechte boodschap over en moeten we dat wel doen, want het is per slot van rekening een voorgenomen besluit. Meander gaf aan mensen te hebben die hierbij kunnen begeleiden. Afgesproken is dat de leiding deze boodschap niet over gaat brengen, maar de ouders het zelf aan hun kinderen kunnen vertellen omdat zij hen het beste kennen. Een moeder uit Dordrecht die vorig jaar met dit bijltje gehakt heeft, vertelde emotioneel hoe moeilijk het was hun dochter de sluiting van het internaat voor te leggen en dat ze goede hulp van Meander gehad heeft.

Een ouder uit Lemmer stelt dat het voorgenomen besluit helemaal niet stabiel is. “Wat als wij van Lemmer naar Zwolle verhuizen? Nieuwe omgeving, nieuwe school, ander internaat, andere stad en andere leiding. Het kan net zo goed zijn dat er in Zwolle geen nieuwe locatie wordt gevonden en dan zal dit internaat ook moeten sluiten in 2028, dus kunnen we een jaar later weer verhuizen. Wat is dat voor keuze? Dat is toch geen optie”. Meander zegt het niet leuker te kunnen maken.

Er waren meerdere opmerkingen uit de zaal waarom je persé Zwolle open zou moeten willen houden puur om het kinderaantal? Zwolle is juist de locatie waar Meander mega verlies door lijdt, omdat het een mega pand is.

De vraag kwam of er voor Zwolle al lichtpuntjes zijn of zicht op een andere locatie. Dit is echter niet het geval helaas.

Tot slot was er een ouder die vroeg wat er gebeurt als de oudercommissies niet instemmen met sluiting van hun internaat? Want in de reglementen staat dat oudercommissies moeten instemmen met sluiting, anders gaat het hele feest niet door. Inderdaad, dat zou nog een optie kunnen zijn, zegt Meander. Wat er dan gebeurt, is dat Meander binnen 2 jaar failliet is en alle internaten moeten sluiten.

Meander nam de tijd om alle vragen te beantwoorden. Al was het af en toe wat rommelig in de zaal, maar dat is logisch met de komst van zo’n ingrijpend bericht. Er heerste begrip, maar veelal ook onbegrip. Met name de sluiting van Lemmer wordt door weinig ouders begrepen. Ook de kinderstop is een nekslag voor de internaten. Na het behandelen van deze gezamenlijke vragen was er gelegenheid om per internaat vragen te stellen in kleinere groepjes.

Meander zit klem in de greep van de afspraken met VWS. Om maar een voorbeeld te noemen: er is een deal met de gemeente Nieuwegein. Zij hebben belang bij het pand en willen het kopen van Meander. Op kosten van de gemeente zijn er noodgebouwen neergezet op het terrein naast het huidige pand. De verhuisdozen zijn ingepakt. Ze kunnen er zo in met direct dalende kosten tot gevolg. Maar nu de problematiek. Het Ministerie VWS heeft door een eigen taxateur de boel laten taxeren. Dit bedrag ligt veel te hoog en

de gemeente wil dat er niet voor betalen. Meander is het niet eens met de taxatie en heeft een andere taxatie uit laten voeren. Maar VWS heeft er geen boodschap aan en eist het bedrag van Meander zodra de kinderen het pand verlaten en naar de noodgebouwen gaan. Zo dwars ligt VWS dus. Dit betreft de bijeenkomst.

Andere zaken die spelen:
Het LOC en LOVT zijn op gesprek bij VWS geweest en dat was een goed gesprek. VWS was begripvol en zei dat het allemaal wel meeviel met Meander. Dat de situatie op basis van de cijfers van 2022 helemaal niet zo precair is. Meander is juist degene die verzaakt volgens VWS en gevraagde documenten niet tijdig aanlevert. Beetje welles-nietes. Het feit is dat Meander locaties gaat sluiten.

De oudercommissie van Zwolle heeft op eigen houtje de burgermeester in Zwolle aangeschreven. Deze is op het internaat langs geweest en de OC heeft in mogen spreken bij de raadvergadering. Het kromme is dat deze ouders pleiten voor hulp bij een kleinere locatie om voortbestaan te garanderen. Het pand staat grotendeels leeg; er kunnen zo 200 mensen in wonen. En het onderwerp erna ging over de woningnood. De gemeente gaf aan niet op de hoogte te zijn van het probleem en nooit iets van stichting Meander gehoord te hebben. Meander zegt alle mogelijke opties met alle gemeente bekeken te hebben.

Op de bijeenkomst hebben we ook te horen gekregen dat de provincie Zeeland helemaal geen sluiting wil van het internaat en wil dat het internaat blijft. Volgens ons wil iedereen van alles, maar zit het allemaal vast op afspraken gemaakt met VWS in 2001 waar de kinderen en de gezinsbedrijven nu de dupe van zijn.

LOC is de ochtend voor de bijeenkomst in Den Haag geweest bij een Tweede Kamerlid van de VVD (Daniel Koerhuis) en bij Nicole van der Zwan. Nicole was behoorlijk onder de indruk en die zei dat het belangrijk is dat er kamervragen gesteld gaan worden. Ze zou Minister Harbers aanschrijven met dit verhaal.

Na aanleiding van het bezoek van het LOC en LOVT in Den Haag hebben KBN en ASV samen met het LOC en LOVT Kamervragen opgesteld welke in het maritiem debat op 30 mei voorgelegd gaan worden. Daarnaast hebben KBN en ASV samen een begeleidend schrijven gemaakt voor de Kamerleden en deze samen met de Kamervragen opgestuurd naar eigen contacten.

Vragen Stichting Meander

Onderstaande is verstuurd naar Kamerleden:

Stichting Meander heeft ouders en personeel vrijdag 12 mei laten weten haar internaatlocaties drastisch te gaan inkrimpen. Zo staan per 2024 de Meander-internaatlocaties Maasbracht en Nieuwegein gepland om te sluiten en zullen de locaties Terneuzen en Lemmer per 2027 dichtgaan. Dit bericht is zeer ingrijpend voor binnenvaartschippers en hun kinderen op de internaten. De belangrijke geografische spreiding van schippersinternaten wordt daarmee niet langer vormgegeven. Ook zijn kinderen de dupe omdat ze uit hun school- en leefomgeving worden gehaald. Schippers zullen deze ontwikkeling als extra belemmering ervaren om te starten of het bedrijf voort te zetten in deze voor Nederland belangrijke vervoersbranche.

Meander

- Bent u bekend met de voorgenomen sluiting van maar liefst 4 Meander-internaatlocaties? Bent u bereid zich in te zetten om deze sluiting te voorkomen?
- De voorgenomen sluiting van de vier genoemde locaties heeft forse impact op de benodigde geografische spreiding van schippersinternaten over heel Nederland. Onderkent u de noodzaak van schippersinternaten in Limburg, Friesland, Zeeland en ook Utrecht?
- In Nieuwegein ziet Meander zich genoodzaakt om per 2024 te gaan sluiten. Daar waar eerst overeenstemming was over een kleinschaliger locatie aldaar, in combinatie met opvang van vluchtelingen in de huidige hoofdlocatie, is dit nu kennelijk van de baan. Wat is hier aan de hand en hoe verhoudt zich dat tot eerdere (kennelijke) overeenstemming tussen Ministerie, gemeente Nieuwegein en Meander?
- Kindbelang: het voorgenomen sluiten van de Meander-internaatlocaties heeft grote betekenis voor de kinderen op die plekken. Ze worden onttrokken aan hun sociale omgeving, waaronder school en vriendjes/vriendinnen. Verhuizen van jonge kinderen en pubers zonder het bijzijn van ouders of begeleiders kan enorme impact hebben op hun geestelijke gesteldheid. Hoe duidt u deze ontwikkeling en is dit een wenselijke situatie?
- De binnenvaart is van groot belang voor de Nederlandse economie. Maar liefst 35% van al het goederenvervoer in Nederland wordt verzorgd door de binnenvaart en zal in de komende jaren alleen maar belangrijker worden. Vervoer over water ontlast de weg- en spoorinfrastructuur en is voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de zogenoemde ‘modal shift’, zoals gepresenteerd in de ‘Toekomstvisie voor de binnenvaart’.

De Nederlandse binnenvaart is voor een belangrijk deel georganiseerd via het gezinsfamiliebedrijf. Het sluiten van internaatlocaties zal een extra drempel opwerpen voor beginnende binnenvaartschippers om dat beroep daadwerkelijk te gaan uitoefenen. Hoe gaat u deze schippers blijven enthousiasmeren, faciliteren en vertrouwen bieden qua internaataanbod?

Internaatswezen algemeen

- Sommige internaatlocaties zijn deels fors te groot (en daarmee gedeeltelijk leegstaand) en niet duurzaam. Op welke wijze komt u tegemoet om te kunnen moderniseren naar kleinere, duurzame locaties?
- In hoeverre komen de internaten in aanmerking voor de energiecompensatie en is dit eventueel al ter beschikking gesteld?
- De meeste internaatlocaties zijn belast met economisch claimrecht. De locatie verkopen biedt geen soelaas, want alle opbrengsten vloeien direct terug naar het Ministerie van Financiën. Investeren in nieuwe moderne kleinschalige locaties is daarmee niet te financieren. Daarmee zijn internaten gegijzeld door de actuele situatie en is het middel funest voor het beoogde doel: kwalitatief goede zorg voor schipperskinderen op internaatlocaties met voldoende geografische spreiding. Onze oproep is: gooi het schipperskind niet met het badwater weg. Bent u bereid het economisch claimrecht (deels) los te laten voor de huidige situaties (en daarmee op korte termijn Meander maar ook op langere termijn andere internaatclusters perspectief te bieden voor het opnieuw kunnen investeren, waarbij een nieuw economisch claimrecht kan worden gevestigd)? Als u daartoe niet bereid zou zijn: waarom niet?

Bovenstaande is in samenwerking samengesteld door:

- Landelijk Oudercontact Voor de Trekkende beroepsbevolking (LOVT)
- Landelijke Oudercommissie van Meander (LOC Meander)
- Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN)
- De Algemeene Schippers vereeniging (ASV)
- Katholiek Sociaal Cultureel Centrum (KSCC)

CCR/CESNI

Vergadering CESNI 20 april

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) is op 20 april jongstleden in Straatsburg (Frankrijk) bijeengekomen.

Goedkeuring van richtsnoeren voor ecologisch varen

Op het gebied van de beroepskwalificaties heeft het comité richtsnoeren aangenomen voor milieuvriendelijk en efficiënt varen ('ecologisch varen').

Deze richtsnoeren kunnen de schippers helpen om beter om te gaan met bepaalde economische en ecologische aspecten tijdens de vaart, zodat het schip efficiënt en milieuvriendelijk kan worden ingezet. Vakbonden, opleidingsinstituten en ook werkgeversorganisaties benadrukken bovendien dat de beroepsopleiding moet worden aangepast aan de vaardigheden die nodig zijn om een vloot te kunnen inzetten die het hoofd kan bieden aan de energietransitie en aan de belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de technische en digitale apparatuur aan boord. De richtsnoeren beschrijven de verschillende competenties en de vereiste kennis en vaardigheden. Zij zijn bedoeld om gebruikt te worden voor opleidingen en bieden good practices voor eco-efficiënt varen. Als de schippers deze adviezen voor eco-efficiënt varen in de praktijk toepassen, kan volgens het onderzoekscentrum DST (Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.) een besparing van het brandstofverbruik aan boord van bestaande schepen bereikt worden van meer dan 10%.

De richtsnoeren zullen op de CESNI-website geplaatst worden.

Publicatie van een leidraad voor cybersecurity en een overzicht van de verschillen tussen de ES-RIS 2021/1 en 2023/1

Tijdens deze aprilvergadering zijn er ook twee belangrijke documenten goedgekeurd op het gebied van de informatietechnologieën:

0 een leidraad met good practices voor cybersecurity in de binnenvaart met als zwaartepunt de havens, en
0 een overzicht van de verschillen tussen de edities 2021/1 en 2023/1 van de ES-RIS, de Europese standaard voor de River Information Services.

De leidraad met good practices heeft tot doel een overzicht te bieden van de cybersecurity-risico's, bedreigingen en mitigerende maatregelen, met als zwaartepunt binnenhavens. Het gaat er vooral om alle bij de haven betrokken partijen in staat te stellen te begrijpen wie er schuilgaat achter de cyberaanvallen, wat hun motieven zijn en welke bedrijfsmiddelen in de havens onder de loep genomen moeten worden om de bedreigingen en risico's op het gebied van de cybersecurity in kaart te kunnen brengen. De leidraad bevat eveneens een uitgebreid overzicht van good practices voor maatregelen om cybersecurity-risico's tegen te gaan.

Deze leidraad met good practices is tot stand gebracht in nauwe samenwerking met de European Federation of Inland Ports (EFIP) en is bedoeld als een toegankelijk referentiekader voor alle binnenhavens, ongeacht hun grootte of waar zij in Europa gelegen zijn.

De leidraad en het genoemde overzicht zullen op de CESNI-website gepubliceerd worden.

Goedkeuring van een nieuwe waarnemersstaat en twee nieuwe non-gouvernementele organisaties

Tijdens deze aprilvergadering heeft CESNI de Republiek Moldavië de status toegekend van waarnemersstaat. De Republiek Moldavië is al lid van de Donaucommissie en heeft sinds 23 juni 2022 de status van kandidaat-lidstaat van de Europese Unie. In de Republiek Moldavië vindt ook binnenvaart plaats en Moldavië wil graag betrokken worden bij de werkzaamheden ter bevordering van de binnenvaart. Het comité is blij hieraan gehoor te kunnen geven en kijkt uit naar de deelname van Moldavië aan de activiteiten.

CESNI heeft ook graag het verzoek ingewilligd van de FEMAS (Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consultants) en van Hydrogen Europe om toegelaten te worden als erkende non-gouvernementele organisaties.

De FEMAS heeft een jarenlange en ruime ervaring in de zee- en binnenvaart, met name op het gebied van scheepsbouw, stabiliteit, technische vereisten en de vaststelling van schade aan schepen. Dankzij deze status van erkende organisatie zal de FEMAS deel kunnen nemen aan de werkzaamheden van CESNI, vooral als het gaat om praktijkgericht technisch advies ten aanzien van nieuwe vereisten en de toepassing daarvan; dit zou een betere implementatie van de ES-TRIN ten goede kunnen komen.

Hydrogen Europe is de Europese organisatie die de belangen vertegenwoordigt van de waterstofindustrie en de stakeholders uit deze sector. Verschillende leden van Hydrogen Europe zijn betrokken bij pilotprojecten die tot doel hebben de haalbaarheid van een voortstuwing op waterstof voor binnenvaartschepen aan te tonen om te kunnen bepalen welke koolstofarme oplossingen voor de Europese binnenvaart in aanmerking komen. Hydrogen Europe beschikt over deskundigheid op het gebied van de opslag en het gebruik van waterstof en kan advies verstrekken over de standaarden die nodig zijn voor de veiligheid van binnenvaartschepen en de bijbehorende bemanning. De status van erkende organisatie zal het voor Hydrogen Europe mogelijk maken deel te nemen aan de activiteiten van CESNI, vooral op het gebied van de technische voorschriften voor schepen en de beroepskwalificaties.

Deelnemers aan de vergadering

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

0 Acht lidstaten: België, Duitsland, Frankrijk, Kroatië, Nederland, Oostenrijk, Tsjechische Republiek en Zwitserland
0 De Europese Commissie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de Moezelcommissie
0 Drie erkende organisaties: IVR, EBU en ESO

Volgende vergadering

De volgende vergadering van het comité is voorzien op 19 oktober 2023.

CCR PERSBERICHT | Straatsburg 14 april 2023

DE CCR PUBLICEERT DE MARKET INSIGHT / APRIL 2023

Ref : CC/CP (23)3

Het nieuwe bulletin over de Europese binnenvaart dat door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in samenwerking met de Europese Commissie wordt uitgebracht, is onlangs verschenen. Een beknopte samenvatting van het rapport staat hieronder. Het volledige rapport kan worden gedownload in pdf-formaat in het Engels of online worden geraadpleegd op: https://inland-navigation-market.org/?lang=en.

SAMENVATTING

In het eerste halfjaar van 2022 zijn de vrachtprestaties op de Europese binnenwateren met 2,8% gedaald ten opzichte van het eerste halfjaar van 2021. Dit kan voornamelijk worden toegeschreven aan de economische gevolgen van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne. Deze oorlog verhoogde de prijzen in de energiesector en leidde tot tekorten en prijsstijgingen van industriële inputfactoren.

Ook de vervoersvraag in de binnenvaart ondervond de gevolgen van deze oorlog. Op de Rijn was het enige goederensegment dat in volume toenam het kolenvervoer (+26%). Op de beneden-Donau werd een toename van het graanvervoer waargenomen, omdat dit traject als alternatieve route voor de Oekraïense graanexport fungeerde. Met deze alternatieve route hielp de binnenvaart de blokkering van de Oekraïense zeehavens te compenseren. Het graanvervoer vanuit het midden-Donaugebied naar de havens aan de Zwarte Zee nam af omdat de landen aan de midden-Donau exportcontroles op graan en levensmiddelen instelden.

De activiteit in het personenvervoer is eindelijk terug op het niveau van vóór de coronacrisis, na enorme verliezen van activiteit in 2020 en 2021. Dit herstel betreft zowel de Rijn als de Donau.

Naast de vraag naar vervoer worden in het verslag ook de exploitatievoorwaarden geanalyseerd. De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn tussen medio 2021 en medio 2022 praktisch verdubbeld en bereiken hun hoogste niveau sinds begin 2006. De reden hiervoor is te vinden in de stijging van de energieprijzen (waaronder die van ruwe olie), veroorzaakt door de oorlog in Oekraïne.

In het eerste halfjaar van 2022 vertoonden de vrachttarieven een opwaartse trend, die meer uitgesproken was voor droge bulk dan voor vloeibare bulk. Deze trend kan worden verklaard door het begin van een laagwaterperiode die een piek bereikte in de nazomer van 2022 (Q3 2022). Voor de droge bulk speelde ook de hausse in het steenkoolvervoer een rol.

In het derde hoofdstuk van het verslag wordt de situatie van de binnenvaart in Italië beoordeeld. Het goederenvervoer vindt bijna volledig plaats over de Po en de aangrenzende kanalen. De hydrologische omstandigheden zijn fluctuerend, maar ondanks de moeilijke hydrologische situatie heeft het goederenvervoer in 2020 en 2021 een toename vertoond tot bijna een miljoen ton per jaar.

Het passagiersvervoer is van groot belang voor Italië. De meren en de lagune van Venetië zijn goed voor meer dan 99% van het totale passagiersvervoer over de Italiaanse binnenwateren.

Wij wensen u veel leesplezier!

DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

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

DE CCR IN HET KORT

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

CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

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

Enquête

Enquête “Europa, red de binnenvaart!”

En daar was ie dan: de enquête **“Europa, red de binnenvaart!”.**

Met vereende krachten werd in bijzonder korte tijd een enquête opgesteld, gelanceerd, ook nog even een Franse en Duitse versie gemaakt, oproepen gedaan tot invullen, gegevens verzameld en verwerkt en de conclusies getrokken uit 162 ingevulde Nederlandse enquêteformulieren. De conclusies inclusief allerlei bijlagen ter verduidelijking of ter ondersteuning werd uitgereikt aan Minister Harbers en het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat. Het Ministerie wilde tenslotte feiten waarmee men naar Europa zou kunnen om aan te tonen dat er echt iets moest gebeuren.

Helaas, was het niet zo dat het Ministerie of de Minister onmiddellijk hun dankbaarheid toonden voor al de inzet die getoond is om de sector te redden, maar dat kan nog komen natuurlijk.

Natuurlijk heeft de ASV ook alles opgestuurd naar de Kamerleden zodat men het zou kunnen gebruiken voor het Commissiedebat Maritiem op 30 mei. Helaas lijkt het wel zo te moeten dat we constant druk zetten, via pers en Kamerleden want verder zien we weinig gebeuren.

Achtergrond

Deze enquête vloeide voort uit een gesprek dat het bedrijfsleven heeft gevoerd met de Europese Commissie Transport en Mobiliteit (DG MOVE). Het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer is een directoraat-generaal van de Europese Commissie dat verantwoordelijk is voor vervoer binnen de Europese Unie.

Het bedrijfsleven werd vertegenwoordigd door binnenvaartbrancheorganisatie ASV, de vertegenwoordigende organisatie van de verladers: evofenedex en scheepsverzekering EOC, waarvan de experts regelmatig de keuringen aan schepen verrichten.

Deze enquête is een beoordeling door de scheepseigenaren op de impact van de technische voorschriften in de ES-TRIN, die vanwege het aflopen van de overgangstermijnen voor bestaande schepen vanaf 1 januari 2025 in werking treden op het vaargebied van de Rijn.

Een compleet onderzoek

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 door Panteia en Erasmusuniversiteit plaatsgevonden: “De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041).”

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 als het gaat om het vormen van een volledig beeld, omdat het onderzoek alleen gericht is op de eisen aan schepen vanaf 2035 en voorbijgaat aan de gevolgen van de nieuwbouweisen aan bestaande schepen die al gelden vanaf 2010 en voortgezet zijn in 2015, 2020 en 2025, waardoor de impact van de problematiek (een bestaand schip laten voldoen aan in totaal 139 nieuwbouweisen) onvoldoende duidelijk wordt.

Bovendien worden de gevolgen van deze eisen voor grotere en nieuwere schepen onderbelicht gelaten.
In deze enquête vertellen 162 schippers zelf hoe zij de regelgeving ervaren. En dat blijkt niet te stroken met de zaken zoals ze aangenomen wordt door de onderzoekers.

Een valide enquête

Het Ministerie I&W is de opdrachtgever en belangrijke influencer van het rapport “De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)”. De ASV heeft een uitgebreide reactie geschreven op het bovengenoemde rapport en verwijst naar die reactie voor de inhoudelijke opmerkingen en kritiekpunten (zie ook deze nieuwsbrief).
Er is een groot verschil tussen conclusies die getrokken zijn in bovengenoemd rapport (door Erasmusuniversiteit en Panteia in opdracht van het Ministerie I&W) en de conclusies die getrokken worden uit de gegevens verzameld in de **enquête** (door de ASV) betreffende de effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN.

In deze enquête is het niet langer het Ministerie I&W en vele andere spelers die over en voor de scheepseigenaren spreken, voor hen besluiten waar de pijnpunten zitten en in workshops oplossingen bedenken. In de enquête zijn het de direct betrokken die hun ervaringen en verwachtingen uitspreken; de scheepeigenaren.

Ervaringen en draagvlak

In deze enquête worden pijnpunten en oplossingen getoetst aan de wensen, verlangens en (vooral!) ervaringen van de schippers waarbij ervaringen gebaseerd op de feiten van de afgelopen jaren en het begrip “draagvlak” voor eventuele oplossingen onder de scheepseigenaren veel aandacht krijgt.

Het zijn de scheepseigenaren die aangeven waar wat hen betreft de pijn zit aangaande de gevolgen van de CCR/CESNI technische eisen, nu en in de toekomst. Zij beantwoorden de vragen over oplossingen zoals anderen ze voor hen bedenken; zoals de mogelijkheid en zinvolheid van het gebruik maken van de CCR-hardheidsclausule.

Geen beïnvloeding van de uitkomsten van de enquête

De ASV heeft deze enquête geïnitieerd en uitgevoerd maar op geen enkele wijze beïnvloed: haar onpartijdigheid in de uitkomst staat buiten kijf. Er wordt namelijk niets anders gedaan dan geïnventariseerd hoe de scheepseigenaren denken over de CCR/CESNI regelgeving en de gevolgen daarvan voor hun bedrijfsvoering.

Er worden 3 vragen gesteld over iedere technische eis:

- Is het financieel mogelijk?
- is het technisch mogelijk? en
- is de regelgeving proportioneel? (staan de investeringen in verhouding tot de behaalde extra veiligheid, een voorwaarde van de CCR zelf voor het implementeren van de CCR/CESNI technische eisen)?

Eerlijk en volledig beeld van de gevolgen van de CCR/CESNI technische eisen

Deze enquête richt zich dan ook op de complete problematiek met de bedoeling dat er een eerlijk en volledig beeld van de situatie wordt geschetst, wetende dat de technische eisen niet pas in 2035 zullen ingaan. De scheepseigenaren, verladers en bevrachters ondervinden er tenslotte al vanaf 2010 de gevolgen van, met een enorme daling van het aantal schepen tot 1.000 ton als resultaat.

90% van de geënquêteerden kan niet aan de eisen voldoen

In grote lijnen kun je concluderen dat de eisen voor bijna geen enkel binnenvaartschip uit te voeren zijn, bij sommige schepen door enkele onoverkomelijke zaken, bij de meeste schepen door een groot aantal technische eisen waar men niet aan kan voldoen. Waarbij de optelsom van eisen uiteindelijk de meeste scheepseigenaren de das omdoet.

Achterhaalde zaak

Met name genoemd dient te worden dat bovendien de veiligheidswinst die men behaalt met het uitvoeren van de eisen niet opweegt tegen de gedane investering.

In een tijd waarbij vergroening en innovaties van groot belang zijn, lijkt het opleggen van regelgeving waarbij nut, noodzaak noch haalbaarheid het uitgangspunt zijn, bij een van nature duurzame sector een achterhaalde zaak.

Vragen aan de Minister n.a.v. de enquête

Vragen die we zouden willen stellen aan Minister Harbers n.a.v. de enquête “Europa. Red de binnenvaart”

1. Is de Minister ervan op de hoogte dat er onlangs een enquête is gelanceerd “Europa. Red de binnenvaart”?

2. Is de Minister ervan op de hoogte dat deze enquête een aantal jaren komt na de uitreiking aan de commissie I&W van de petitie “Geef de Binnenvaart Toekomst”, met 1.666 handtekeningen? (https://geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl/)

3. Is de Minister ervan op de hoogte dat de Europese Commissie de mogelijkheid heeft vrijstelling te verlenen voor CESNI/ES-TRIN regelgeving die disproportionele technische nieuwbouweisen oplegt bij binnenvaartschepen?

4. Klopt het dat het verzoek op grond van artikel 26 van Richtlijn (EU) 2016/1629 betrekking kan hebben op een groep schepen en niet (zoals bij de CCR) een verzoek per individueel schip hoeft te zijn?

5. Klopt het dat bij dit verzoek op grond van artikel 26 van Richtlijn (EU) 2016/1629 de scheepseigenaren niet (in tegenstelling tot de werking van de CCR-hardheidsclausule) tot het uiterste hoeven te gaan met investeren en aanpassen per technische eis en dan maar af moeten wachten of men wel of niet voor die hardheidsclausule in aanmerking komt?

6. Klopt het dat het verzoek op grond van artikel 26 van Richtlijn (EU) 2016/1629 betrekking kan hebben op een groep nieuwbouwregels (met terugwerkende kracht neergelegd op bestaande schepen) en niet per individuele technische eis aangevraagd hoeft te worden?

7. Klopt het dus dat Artikel 26 van Richtlijn (EU) 2016/1629 niet vooruitloopt op de reikwijdte van het besluit en daarmee dat u voor een belangrijke groep schepen betreffende ongewenste eisen dispensatie kunt vragen?

8. Klopt het daarmee dat het toekennen van eventuele dispensatie door de Europese commissie via Artikel 26 van Richtlijn (EU) 2016/1629 kan worden bepaald op basis van de inhoud van een verzoek dat door een lidstaat is ingediend, waarbij het kan verwijzen naar een duidelijk gedefinieerde groep schepen (met de mogelijkheid om ze op te sommen) of naar een individuele?

9. Klopt het dat u hier al enige tijd van op de hoogte bent maar geen stappen heeft gezet om met de Europese Commissie hierover in gesprek te gaan, met als doel de duurzame en noodzakelijke diversiteit van de binnenvaartvloot te behouden?

10. Klopt het dat u blijft verwijzen naar het gebruik van de CCR-hardheidsclausule door de individuele schipper terwijl er al in 2015 een motie is neergelegd (die destijds Minister van Nieuwenhuizen heeft willen uitvoeren) waaruit duidelijk wordt dat de CCR-hardheidsclausule als onwerkbaar gezien wordt?
Motie betreffende de hardheidsclausule
Motie van de leden Albert de Vries (PvdA) en de Boer (VVD)
Voorgesteld 11 maart 2015
De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
constaterende dat Nederland al langere tijd de wens heeft om binnenvaartschippers niet te belasten met overbodige technische eisen die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) verplicht worden gesteld;
constaterende dat het de minister is gelukt op een aantal onderdelen van de CCR-eisen voor binnenvaartschepen een uitstel tot 2020 uit te onderhandelen binnen de CCR;

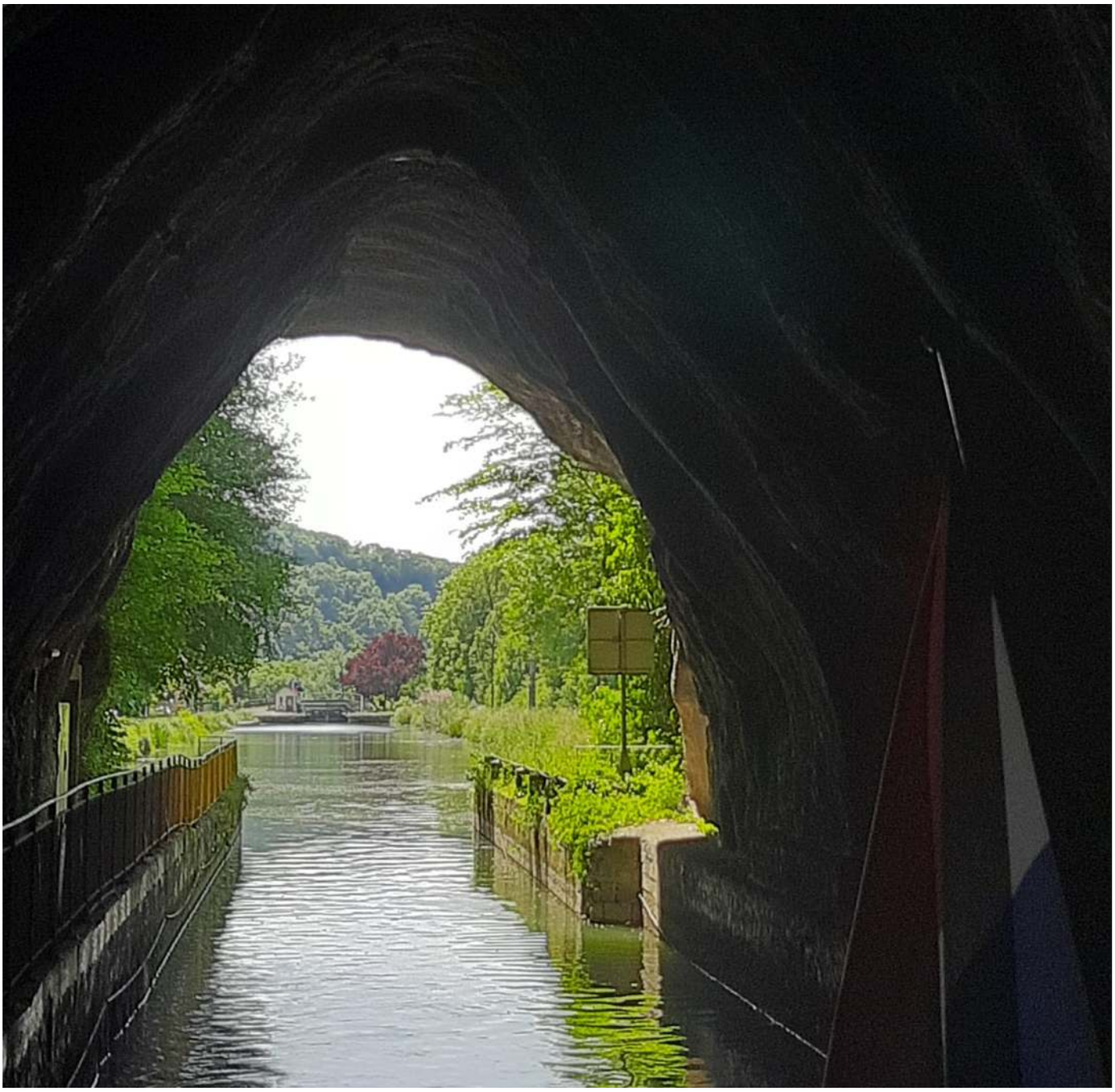
overwegende dat er een structurele oplossing gevonden dient te worden voor de CCR-eisen die niet proportioneel zijn voor duurzaamheid of de veiligheid aan boord;
overwegende dat de bestaande CCR-hardheidsclausule procedureel ingewikkeld is en lidstaten te weinig beslissingsruimte biedt omdat ontheffingen ter instemming voorgelegd dienen te worden aan de CCR;
verzoekt de regering in de CCR een praktische hardheidsclausule voor te stellen waarmee de lidstaten binnen die randvoorwaarden zelf op een eenvoudige wijze individuele ontheffingen kunnen verlenen;
en gaat over tot de orde van de dag.
Albert de Vries / De Boer

11. Is de Minister ervan op de hoogte dat de CCR-Rijnvaartcommissarissen (ambtenaren bij het Ministerie I&W en Ministerie Buza) nooit de motie uitgevoerd hebben wat betreft:"… *verzoekt de regering in de CCR een praktische hardheidsclausule voor te stellen waarmee de lidstaten binnen die randvoorwaarden zelf op een eenvoudige wijze individuele ontheffingen kunnen verlenen..*"?

12. Is het dan niet vreemd dat de Minister nu weer met deze CCR-hardheidsclausule komt als "oplossing" voor deze problematiek waar de Secretaris-Generaal (mevrouw Luijten, voorheen werkzaam op het Ministerie I&W als hoofd vaarwegen) zelf aangeeft dat de CCR nauwelijks hardheidclausules toekent?

13. Is de Minister ervan op de hoogte dat de hele procedure zoals binnen de CCR vormgegeven is wat betreft een eventuele hardheidsclausule compleet losstaat van datgene wat de EU voorstaat, waarbij ook Artikel 26 is van toepassing op de lidstaten van de EU? De CCR is namelijk geen lid van de Europese Unie.

14. Op welk termijn denkt de Minister welke stappen te zetten om de binnenvaartvloot te behouden, wetende dat verladers uitspreken dat men ALLE binnenvaartschepen nodig heeft, zeker gezien de klimaatverandering en de gewenste modal shift?



Europa

Verdrag van Boedapest

Reactie van een lezer: Verdrag van Boedapest

Zojuist heb ik de nieuwsbrief van de ASV gelezen. Wat mijn aandacht trok, was het verhaal van de foute code op de ladingsdocumenten in relatie tot het Verdrag van Boedapest.

Hierbij staat de volgende vraag centraal: wie is nu eigenlijk de afzender/ wie moet de vervoerder de benodigde informatie verschaffen? Hierover heb ik al het nodige geschreven n.a.v. het optreden door de IL&T.

De afzender moet de benodigde informatie aan de vervoerder verstrekken. Maar wat nu, wanneer de werkelijke afzender dit nalaat, of publiekelijk niet bekend is? Wanneer bijvoorbeeld een terminal op papier de afzender is? Het ADN komt iedereen, die niet de werkelijke afzender is, hierin tegemoet; hij of zij kan zich baseren op informatie verstrekt door derden.....! Een waanzinnige regel. De terminal zal zich achter deze regel verschuilen en de vervoerder heeft deze mogelijkheid ook.

In het Verdrag van Boedapest en het Burgerlijk Wetboek staat nog iets anders. Op het moment dat een bevrachter een vervoersovereenkomst sluit met een oliehandelaar is de oliehandelaar de afzender. Duidelijk. Aansluitend sluit de bevrachter een vervoersovereenkomst met de vervoerder, in ons geval de reder. Op dat moment is de bevrachter de afzender.....! De bevrachter is dan verantwoordelijk voor het verstrekken van alle benodigde info. Dit noemt men het kettingbeding.

Ik ben het niet eens met deze wettelijke motivatie, omdat ik vind dat de bevrachter nooit de afzender kan zijn, omdat de bevrachter bepaalde wettelijke rechten niet heeft, die de werkelijk afzender wel heeft, zoals het wijzigen van de bestemming, het gedeeltelijk lossen van een lading, het niet lossen van een lading, zolang de betaling niet is geregeld, enz. enz. .Bovendien is het voor mij uitermate vreemd dat de bevrachter in de eerste overeenkomst ‘de vervoerder’ is en in de tweede opeens ‘de afzender’. Twee hoedanigheden in 1 persoon...? En wie zit er met de gebakken peren? De schipper.

En zo ploegen we voort.....

Ton Quist

Schepen vast op de Rhône

Vasthouden binnenvaartschepen in Frankrijk ontoelaatbaar
Wekenlang zijn er schepen “gegijzeld” geweest op de Rhone. De schipper van één van de schepen (de Mazzel) heeft er zelf een mooi filmpje van gemaakt wat bij RTL te zien was. De ASV heeft ervoor gezorgd dat er aandacht voor kwam in de vakpers, maar landelijk gezien bleef het veel te stil.
Gelukkig pakte evofenedex de handschoen op en schreef:

“Het vasthouden van een aantal binnenvaartschepen op de Rhône in Frankrijk is onaanvaardbaar. Evofenedex roept het Ministerie van Economische Zaken op om zo snel mogelijk te hulp te schieten, nu financiële problemen dreigen voor de schippers en bedrijven die hun lading niet geleverd krijgen. De schepen liggen vast omdat stakers de sluizen en stuwen van de rivier hebben platgelegd. Ze protesteren tegen de pensioenwijziging die de regering Macron onlangs heeft ingevoerd. Naar schatting 30.000 ton aan goederen kan momenteel geen kant op. Met name bij de sluis Reventin-Vaugris in Isère en de sluis van Bollène, stroomafwaarts in de Vaucluse, zijn de problemen groot. Deze sluizen zijn in onderhoud en om door te kunnen werken moeten er schotten worden verwijderd. Stakers verhinderen dat echter, waardoor het werk al sinds half maart stilligt. De stakers willen de binnenvaart gebruiken als drukmiddel richting de regering om de pensioenwijziging terug te draaien.

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

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

Of het daardoor kwam weten we natuurlijk niet. Je weet nooit precies wie er waarom aan welke touwtjes trekt, maar er is kennelijk aan touwtjes getrokken want de onverzettelijke stakers lieten uiteindelijk de schippers gaan.

Evofenedex, dank voor de fijne samenwerking in deze!

De Franse vaarwegbeheerder VNF is trots op investeringen

In een persbericht lezen we dat de Voies navigables de France (VNF) 340 miljoen investeert om het niveau van de dienstverlening te verhogen na meer dan 330 miljoen euro te hebben uitgegeven in 2022 (inclusief ongeveer 87 miljoen in het kader van het herstelplan).

De bedoeling is dat daarmee 6700 km van het bevaarbare netwerk zal worden onderhouden, gemoderniseerd en ontwikkeld met een directe investering van meer dan 300 miljoen euro.

Echter, de VNF vindt dat zij niet geheel verantwoordelijk is voor de vaarwegen en vraagt dan ook aan regio's en anderen mee te financieren als men tenminste een bepaalde (kwaliteit aan) vaarweg wil behouden.

Meer dan 22% van het investeringsbudget bestaat dan ook uit cofinanciering die aan de projecten wordt gegeven, naast lokale overheden, wateragentschappen of de Europese Unie. Dit geld dient als teken van de stijgende populariteit van het rivierennetwerk, zegt men.

Infrastructuurvernieuwing is de prioriteit
Het lijkt vreemd dat apart te benoemen, tenslotte gaat de VNF over de infrastructuur. We lezen dat in plaats van onderhoud, wat al jarenlang te wensen overlaat (zacht gezegd) men ook nu weer vooral inzet op vernieuwing van het netwerk; dat is een belangrijk aandachtspunt van het investeringsbudget van VNF om de historische achterstallige onderhoud geleidelijk goed te maken.

VNF zet hier in 2023 ruim de helft van haar investeringsbudget op.

Het hele netwerk, dat bestaat uit stevige maar zeer oude structuren gebouwd in de 19e eeuw, met name wat betreft de kleinere vaarwegen en de grotere vaarwegen vooral komend uit de jaren 1960 en 1970, moet worden aangepast omdat het "tekenen van veroudering" vertoont. Tekenen van veroudering lijkt in veel gevallen zwak uitgedrukt, overigens.

Maar de aanpassingen en modernisering moet er volgens de VNF komen "om de ontwikkeling van belangrijke rivierlogistieke routes te versnellen".

Modal shift
En ook hier zien we dat men een modal shift zegt te willen. De ambitie van VNF is om het aandeel van het riviervrachtvervoer te ontwikkelen door het gebruik van modal shift te versterken. De logistieke routes die het vervoer van goederen op grote vaarwegen mogelijk maken, zijn betrokken bij een ambitieus investeringsprogramma voor herstel en modernisering.

Een voorbeeld zijn de grootschalige werkzaamheden aan de Gambsheim-sluizen voor een totaalbedrag van 38 miljoen euro. Het doel is de economische en milieu-efficiëntie van een belangrijke Europese binnenvaartroute te verbeteren. Vandaag de dag is de CO2-besparing die kan worden bereikt door gebruik te maken van de binnenvaart bijna 60 gCO2/t. km, alleen al voor de Rijn. Dit maakt het een belangrijke troef in de wens om schoner vervoer te gebruiken, in lijn met de uitdagingen van de ecologische transitie, schrijft de VNF.

Een andere Europese logistieke as in ontwikkeling is de Seine-Scheldeverbinding, die bestaat uit de aanleg van een groot vaarwaterverbinding tussen Frankrijk, België en Nederland voor de doorvaart van schepen die tot 4.400 ton goederen (het equivalent van 220 vrachtwagens) kunnen vervoeren. Op een grondgebied van 40 miljoen inwoners zal dit netwerk van 1 netwerk van 1.100 km binnenwateren de mobiliteit van goederen en personen, de economische ontwikkeling en de ecologische transitie bevorderen dankzij de modal shift naar waterwegen.

Tenminste….als de plannen uitkomen.

IWT-platform zet in op innovatieve ontwikkelingen

Het Europese IWT-platform en het IW-NET-team nodigt ons uit voor de workshop “Optimizing the interconnection between inland waterway transport and urban last mile logistics” (“De koppeling tussen binnenvaart en stedelijke last mile-logistiek optimaliseren”) die zal plaatsvinden op 21 juni 2023 in Brussel.

Tijdens deze workshop, georganiseerd door de Haven van Brussel, krijgen we de kans om te ontdekken hoe binnenvaart en milieuvriendelijke “last mile delivery” (laatste mijl levering) het goederenvervoer in dichtbevolkte stedelijke gebieden kan verbeteren. Het panel van experts zal “innovatieve pitches” presenteren en deelnemen aan tot nadenken stemmende paneldiscussies, inzicht bieden in best practices, obstakels overwinnen en de enorme kansen ontdekken die binnen deze transformatieve aanpak liggen.

Dat lezen we allemaal in de uitnodiging.

Het IWT-platform is het International Waterway Transport Platform dat opgericht is met geld vanuit het reservefonds (gevuld door de scheepseigenaren) met de bedoeling de sector te versterken.

Verandering in het elektronische betalingssysteem SPE-CDNI

Een fundamentele verandering in het elektronische betalingssysteem SPE-CDNI staat voor de deur. Vanaf 1 augustus 2023 worden gegevens die relevant zijn voor de verwijderingsbijdrage (CDNI Deel A-afval) niet langer verzonden via terminal en ECO-Card, maar via een app.

De reden voor de omschakeling is de beëindiging van het contract door de aanbieder “equensWorldline”. De beslissing in de Conferentie van de Partijen tot een app/weboplossing werd genomen ondanks aanwijzingen uit de sector dat niet elk schip tegenwoordig een smartphone heeft, of het nu gaat om een zakelijke smartphone voor het personeel aan boord of een speciale “schipgerelateerde” smartphone. Dit kwam ook doordat er binnen een extreem korte tijd een alternatief voor het huidige systeem moest worden gevonden (ook de aanbestedingsprocedure met inbedrijfstelling) en ervan uit werd gegaan dat een app/web oplossing zeer goed ontvangen zou worden door de gebruikers van het systeem. Hoe dan ook, er was niemand onder de aanvragers die een alternatief bood voor een webgebaseerde oplossing.

De CDNI-organen ontvangen regelmatig een overzicht van de status van de lopende werkzaamheden van het secretariaat, aangezien het systeem momenteel nog in ontwikkeling is. De vertegenwoordigers van de sector zijn geïnformeerd dat er een overgangsperiode zal zijn waarin een zogenaamde analoge identificatiecode (gedrukte QR-code) zal worden aanvaard en dat er ook offline oplossingen worden voorzien. Het apparaat hoeft niet per se een smartphone te zijn, maar kan bijvoorbeeld ook een tablet of laptop zijn.

Volgens het CDNI-secretariaat wil het nieuwe systeem kosteneffectiever, betrouwbaarder en eenvoudiger zijn en is het bedoeld om de behoefte aan fysieke infrastructuur te minimaliseren. Uiteindelijk is het een belangrijke stap richting digitalisering.

De nationale instellingen houden de gebruikers van het systeem up-to-date en geven aan wanneer en hoe de gegevens in het nieuwe systeem moeten worden opgenomen.

Bijgevolg zullen ook de formuleringen/voorschriften van het CDNI-verdrag te zijner tijd moeten worden gewijzigd. Naast het verwerken van de betaalvergoeding is de app bedoeld om vanaf 1 april 2024 te worden gebruikt voor het registreren van de hoeveelheid afval en het type afval. Daarmee komt ook tegemoet aan de vraag van de binnenvaartsector naar meer dataverzameling. De module kan worden beschouwd als een soort “voorloper” van het digitale olielogboek, dat naar verwachting ook over enkele jaren beschikbaar zal zijn.

Bron: IWT

Nautisch Technisch

Bouwput Julianakanaal

Vervolgaanpak hervatten werkzaamheden Julianakanaal

De ASV heeft bijgaand bericht ontvangen. Het is een bericht van zeer velen over wat er allemaal fout gaat. Deze keer plaatsen we het maar eens….

Voor het afronden van de werkzaamheden aan het Julianakanaal tussen Berg en Obbicht worden momenteel verschillende scenario's uitgewerkt. Duidelijk is dat het kanaal op termijn nogmaals tijdelijk gestremd zal moeten worden om de werkzaamheden veilig en verantwoord uit te voeren.

In opdracht van Rijkswaterstaat werkt aannemer Van den Herik Sliedrecht aan de verdieping en verbreding van drie kilometer Julianakanaal, zodat de vaarweg op dit deel van de Maasroute geschikt wordt voor langere en diepere scheepvaart. Toen de 750 meter lange bouwkuip donderdag 23 februari plotseling volliep met water, was de verbreding voor dit deel van het werk inmiddels afgerond. Met het in de bouwkuip verdiepen van de bodem was toen net gestart.

Scheepvaart
Direct na de calamiteit is prioriteit gegeven aan het stabiliseren van het grondwaterpeil en het zo snel mogelijk hervatten van de scheepvaart. De damwand van de bouwkuip is gerepareerd en er is een steunberm aangebracht voor extra stabiliteit en bescherming. Sinds 20 maart kan scheepvaart weer veilig langs de damwand varen, onder begeleiding en met een snelheidsbeperking tot maximaal 6 kilometer per uur.

Werkzaamheden
De calamiteit is daarmee beheerst, maar nog niet opgelost. De volgende stap is het afronden van de werkzaamheden aan de bodem en het verwijderen van de bouwkuip, zodat scheepvaart weer zonder beperkingen mogelijk is over de volledige breedte van het kanaal. Momenteel wordt door Rijkswaterstaat en de aannemer een aantal scenario's uitgewerkt om dit veilig en verantwoord te kunnen doen, met zo min mogelijk overlast voor de omgeving en de scheepvaart. Los van de afronding van de werkzaamheden ter hoogte van de bouwkuip zal ook worden gekeken naar de verbreding en verdieping van het overige deel van het Julianakanaal tussen Berg en Obbicht. In totaal wordt het kanaal hier over een lengte van 3 kilometer verruimd.

Risico
In alle scenario's is duidelijk dat het Julianakanaal ter hoogte van de werkzaamheden volledig drooggezet zal moeten worden om veilig en verantwoord te kunnen werken. Wim Fabries, hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Zuid-Nederland: *"Ondanks grondige voorbereiding en uitgebreid onderzoek heeft de praktijk bij dit bouwvak laten zien dat er toch een risico is bij het uitvoeren van deze werkzaamheden terwijl er water in het kanaal staat. Hoe klein dat risico ook is, de impact is meteen groot. Met het oog op de veiligheid van werknemers, omwonenden en de scheepvaart willen we dat risico niet nogmaals nemen."*

Grote impact
Het volledig droogzetten tijdens de werkzaamheden betekent dat een deel van het Julianakanaal nogmaals een periode gestremd zal zijn voor de scheepvaart. Omdat dit grote impact heeft, zullen vertegenwoordigers van de scheepvaart en omliggende bedrijven tijdig betrokken worden bij de uitwerking en planning. Streven is een afsluiting zodanig te plannen, dat de overlast zo beperkt mogelijk is. Er wordt aan gewerkt om uiterlijk deze zomer meer duidelijkheid te geven over het vervolg en de planning.

Omwonenden
Sinds het vollopen staan verschillende pompen rond de bouwkuip. Aan de hand van peilbuizen worden die ingezet om het grondwaterpeil stabiel te houden en overlast voor omwonenden te blijven voorkomen. Deze pompen blijven aanwezig zolang dat nodig is.

ASV
En zo gaat het maar door. Meer dan 12 pagina's stremmingen is tegenwoordig heel normaal.

Stedelijk Waterfront Lelystad

De gemeente ontwikkelt het stedelijk Waterfront Lelystad.

Met de inpoldering van de voormalige Zuiderzee zo'n 50 jaar geleden is Lelystad ontstaan, als hoofdstad van de provincie Flevoland. Volgens het oorspronkelijke plan zou na de realisatie van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland ook het Markermeer ingepolderd worden tot de Markerwaard. Hierdoor zou Lelystad centraal in de Flevopolder komen te liggen. Volgens die gedachtegang is de stad ook opgebouwd, tijdelijk aan het Markermeer en in de toekomst het centrale middelpunt van de provincie Flevoland. In 2006 is definitief besloten het Markermeer niet in te polderen omdat het belang van het behoud van het open water alom werd onderkend. Hierdoor is Lelystad een stad aan het water, zonder dat daar in de ontwikkeling van de stad rekening mee gehouden is. Lelystad ligt namelijk 'van het water afgekeerd'. De afgelopen jaren heeft Lelystad een nieuwe koers gekozen. De gemeenteraad heeft daarvoor onder andere de volgende kaders vastgesteld:

- Het programma Lelystad Next Level waarin de gemeente richting geeft aan een aantrekkelijke en duurzame stad in 2040.
- De Kustvisie 2030 waarin de gemeente ingaat op hoe de relatie tussen Lelystad, het water en Nationaal Park Nieuw Land (de Marker Wadden en de Oostvaarderplassen) versterkt kan worden.
- De Omgevingsvisie 2040 die het kader vormt voor de ontwikkeling van Lelystad tot 2040, hierin zijn de ambities van Lelystad Next Level opgenomen.
- Tot slot is er een amendement aange-

nomen waarin de gemeente de ambitie heeft uitgesproken 40.000 extra woningen te willen bouwen in Lelystad. Lelystad wil zich zowel als stad ontwikkelen als de verbinding met het water versterken.

Eén van de gebieden die de gemeente in dat kader wil ontwikkelen is het 'Waterfront'. Het Waterfront is het gebied tussen LelystadHaven en de Markerwaarddijk (zie Afbeelding 1). De ambitie is om een aantrekkelijke kustzone te realiseren voor leisure, wonen en natuur, waarmee de stad zich naar het water keert en die de verbinding tussen stad, water en natuur vormgeeft. Een kustzone die bijdraagt aan een krachtige en evenwichtige stad.

Het bestemmingsplan Waterfront
Het bestemmingsplan Waterfront maakt het stedelijk ontwikkelingsproject en de aanpassing van de haven voor binnenscheepvaart mogelijk. Voor de eventuele zandwinning (winning van mineralen) en de wijziging van de waterkering is het bestemmingsplan kaderstellend en is naast het bestemmingsplan nog vervolgbesluitvorming nodig. De huidige m.e.r.-procedure (M.e.r.= Milieueffectrapportage) wordt doorlopen voor het bestemmingsplan; voor de vervolgbesluiten kunnen nog volgende m.e.r.-beoordelingsprocedures aan de orde zijn.

Deelgebied Bataviakwartier
Het Bataviakwartier is het meest noordelijk gelegen deel van het plangebied. Binnen het Bataviakwartier liggen nu de Bataviastad Fashion Outlet, Museum Batavialand en Bataviahaven. Daarnaast wordt het gebied gekenmerkt door de aanwezigheid van tijdelijke gebouwen en grote onbenutte terreinen. Het gebied mist daardoor sfeer en wordt ervaren als winderig. Met de ontwikkelingen van het Waterfront wordt het Bataviakwartier het gebied voor vrijetijdsbesteding ('leisure)', met voorzieningen met een regionale tot (inter)nationale aantrekkingskracht. De ambitie voor het gebied is om een goed bereikbaar, hoogwaardig en aantrekkelijk gebied te worden met een maritiem karakter voor zowel dagbezoekers als meerdaagse bezoekers. Bataviahaven ontwikkelt zich verder en groeit met name als 'tussenstop' voor riviercruiseschepen. Hiervoor wordt een nieuwe Cruise Haven ontwikkeld met een capaciteit voor ongeveer 10 cruiseschepen.

Er zijn drie uitgangspunten opgesteld voor de invulling van het gebied, namelijk:

1. Ruimte geven aan huidige gebiedspartners om te groeien. Het gaat hier om Bataviastad, Batavialand en Bataviahaven.
2. Voorzieningen toevoegen die de verblijfsduur verlengen en meerwaarde creëren voor bestaande voorzieningen. De focus ligt hierbij op plezier en kortdurende en betaalbare activiteiten voor verschillende doelgroepen. Op die manier wordt het ook voor de inwoners van Lelystad een aantrekkelijk gebied om naar toe te gaan. Een voorbeeld is het creëren van een Extreme Adventure Park in de Cellnex Toren.
3. Voorzieningen toevoegen die zorgdragen voor meerdaags verblijf en 24/7 levendigheid. De focus hierbij ligt met name op hotels met recreatiemogelijkheden, bijvoorbeeld avondentertainment of een waterpark.

We hebben begrepen dat als het doorgaat er, in stervorm ca 10 135m ligplaatsen komen aan de Bataviahaven muur. Deze komen dan wel erg dicht in/tegen de vaargeul te liggen.

Al met al houden we ons hart vast wat dit betekent voor de binnenvaart. De gevechten om de ruimte langs en in het water zijn tenslotte overal aanwezig en de binnenvaart komt er zelden als "winnaar" uit.

Verslag overleg Port of Twente

Op woensdag 19 april hadden we weer een overleg met Port of Twente aangaande het "Project evaluatie havengeldverordening." Aanwezig waren de volgende partijen:

Port of Twente, KBN, CTT, NPRC, Movares Water en wij als ASV. Namens de ASV namen Jessica v.d. Akker en Machiel Smitsman deel.

Na een welkom en kort voorstelrondje wordt er onder de deelnemers opgehaald hoe men vond dat de input van de eerdere stappen van de evaluatie is verwerkt. Algemeen kwam naar voren dat er goed geluisterd is in eerdere sessies en alle input van de deelnemers goed verwerkt is door Port of Twente om deze mee te nemen in de te maken nieuwe havengeldverordening.

Men wil nu een Kosten Baten Analyse (hierna KBA) maken. Men wil een vergelijk maken tussen de huidige (ongewenste situatie door de gebruikers) en de nieuwe gewenste situatie. Aangezien je van alles in zo'n analyse kunt stoppen, is het van belang dat er een aantal duidelijke criteria gesteld worden die ook in de eerdere sessies genoemd zijn. Namelijk doelmatigheid, gebruiksvriendelijkheid en transparantie.

CTT komt met het voorstel om bij het criterium transparantie ook eens inzichtelijk te maken waar de inkomsten uit havengelden aan besteed worden. Worden die besteed aan beheer en onderhoud van de haven of is de haven een melkkoetje voor andere potjes van de gemeente? Ook het belang van binnenvaart en een modalshift worden hierin genoemd. Bijvoorbeeld de kosten van het onderhoud van de haven afgewogen tegen het economisch belang van de haven en het maatschappelijke belang van de binnenvaart. Denk hierbij aan duurzaam vervoer, ontlasting van het wegennet met minder maatschappelijke kosten tot gevolg.

In de komende weken na dit overleg gaat Port of Twente aan de slag met een KBA. Movares Water gaat een aantal andere verordeningen inventariseren en met elkaar vergelijken om te zien wat eventueel bruikbaar is. Deze zijn onder meer die van het havengebied van Rotterdam en Amsterdam, Port of Zwolle, Zwijndrecht (die valt onder Rotterdam) en Venlo. Als ASV benadrukken we net als in vorige sessies dat Amsterdam en Rotterdam hierin positieve voorbeelden zijn voor als het gaat om het abonnementssysteem wat in beide havengebieden gehanteerd wordt voor de inning van het havengeld.

Port of Twente verwacht medio mei een KBA en een beperkte inventarisatie gereed te hebben. Al met al zijn we voor nu als gebruikers tevreden met de huidige aanpak en op welke wijze we hierin mee worden genomen.

Machiel Smitsman en Jessica v.d. Akker.

Amsterdam

Uitbreiding ligplaatsen Surinamekade met circa 40 meter

Tijdens de ASV-vergadering in april werd een vraag gesteld over ligplaats aan de Surinamekade in Amsterdam: dat het begin van de ligplaats op de Surinamekade niet overeenkwam met de bolders op de kade. Omdat deze ligplaats onderdeel uitmaakt van een overeenkomst die met de bewoners en gemeente is afgesloten, heeft haven Amsterdam dit eerst met hen besproken. Zij hadden geen bezwaren. Het bord wat het begin van de ligplaats aangeeft, is verplaatst zodat er ca. 40 meter extra ligplaats beschikbaar is gekomen.

Toegang auto afzetplaats Veemkade aangepast

Tot kortgeleden was het niet mogelijk om na 23.00 uur terug te rijden met de auto naar de auto afzetplaats in de IJhaven. Dat vonden schippers erg vervelend en hier zijn verschillende meldingen over binnengekomen. Gelukkig is er na intensief overleg met de gemeente een oplossing gevonden. Door middel van een toegangscode is de auto afzetplaats nu 24 uur per dag bereikbaar. De toegangscode is op te vragen bij het Meldpunt Haven via (020) 52 34 600, keuze 2.

Met dank aan de inzet van Port of Amsterdam

Rotterdam

Auto afzetplaats Maaskade
De gemeente Rotterdam is voornemens om het auto op- en afzetten weer mogelijk te maken. Er wordt nagedacht over de manier waarop. Er wordt nu gesproken over verplaatsbare bolders.
Er zal geen bord ‘auto afzetplaats’ worden geplaatst, zodat er geen specifieke locatie is om de auto af te zetten en de auto’s over de hele kade afgezet mogen worden. Er zal worden gemonitord of er behoefte is aan een aangewezen auto afzetplaats.

Ligplaatsen/walstroom Aelbrechtskade en Coolhaven
De bewoners hebben aangegeven overlast te ervaren van de schepen. Binnen de gemeente wordt besproken of er een geluidsonderzoek moet plaatsvinden. De vraag is wat de proportionaliteit van de geluidsklachten is. Inmiddels is de gemeentelijke ombudsman betrokken. Machiel merkt op dat hij meer overlast ervaart van trams en bussen dan van generatoren. Er wordt ook gekeken naar de rol van de slaapschepen die de opvang van vluchtelingen verzorgen.
Er wordt opgemerkt dat de kasten niet goed werken en dat ze niet goed herkenbaar zijn. Daarnaast wordt gevraagd of het mogelijk is de kasten op afstand te bedienen. Dit wordt uitgezocht. Er wordt door de gemeente Rotterdam gewerkt aan borden waarop wordt aangegeven dat er een generatorverbod is en dat er walstroom wordt aangeboden. De gemeente Rotterdam verzoekt de binnenvaart het generatorverbod bij hun leden opnieuw onder de aandacht te brengen.

Onderhoudsplan bruggen Delfshavense Schie
Er moet onderhoud worden gepleegd bij tien bruggen. Dit kan hinder veroorzaken voor de scheepvaart. KBN geeft aan dat dit onderhoud tijdens de bouwvak moet gebeuren. Hier wordt over gesproken.
De brancheorganisaties en DHMR willen graag betrokken blijven. De gemeente zal een vervolgoverleg inplannen over dit onderwerp.

3e Oeververbinding
Er wordt gekozen voor een brug ondanks

de voorkeur van verschillende partijen voor een tunnel. Dit besluit is genomen.

Overzicht ligplaatsen

- Overdracht ligplaatsen: een aantal ligplaatsen in de stad worden overgedragen aan de Gemeente Rotterdam. Dit is in een apart overleg toegelicht aan de branche.
- Dintelhaven: wordt binnenkort opgeleverd, met diagonale trappen. Jessica vraagt hoe het ervoor staat met de steigers van ADM. Hier is helaas geen voortgang te vermelden.
- Maashaven: de borden in de Maashaven zullen worden aangepast. Er heeft inmiddels een inventarisatie plaatsgevonden. Er zal o.a. meer ruimte zijn voor grotere schepen met behoud van flexibel gebruik.

Walstroom

Er zijn nog regelmatig klachten over het gebruik van walstroom. Dit gaat bijvoorbeeld om kasten die niet werken of een klantenservice waarbij de medewerkers niet altijd even kundig zijn. Er wordt gevraagd naar de mogelijkheden om ontheffing te verlenen voor het generatorverbod als de walstroomkasten niet goed functioneren. Hier is de havenmeester geen voorstander van. Intern zal worden nagegaan hoeveel kasten er defect zijn en welke mogelijke oplossingen kunnen worden aangedragen. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht om in de app aan te geven welke kasten er defect zijn.

Monitoring koppelverbanden

Het is lastig om de koppelverbanden te monitoren omdat de schipper zelf de gegevens aan moet passen. Hier wordt wel goed over nagedacht om dit steeds inzichtelijker te krijgen.

Metingen bunkerschepen Merwehaven

De metingen aan de bunkerschepen verlopen niet zo voorspoedig als gewenst. Het blijkt in de praktijk een uitdaging om schippers te vinden die aan alle voorwaarden om mee te doen, kunnen voldoen. Daarnaast wordt er ook gekeken naar specialistische opties, bijvoorbeeld verrijdbare equipment aan de wal.

Rondvraag

De brancheverenigingen hebben bericht gehad over de verhoging van het binnenhavengeld. Deze verhoging valt mee, maar er is wel veel ongenoegen over de 100% boete wanneer een schipper geen aangifte heeft gedaan.

Is de boodschappenregeling nog van toepassing? Nagaan bij BHG.

Eén van de leden van de duwbakkenbranche meerde zijn duwbak ergens af waar dit niet mocht en vervolgens bleef de kade lang leeg. Dit zijn kades in eigendom van partijen. Als zij aangeven dat je er niet mag meren, dan mag dit niet.

Maandag 5 december was het erg druk op de sector Oude Maas en Maasbruggen, omdat ze samen waren gevoegd. Dat gebeurt in principe alleen ’s nachts en hier is sprake van een uitzonderingssituatie vanwege ziekte.

Aanvaarbeveiliging bij de Hoge Brug moet worden opgepakt met de gemeente of de provincie.

Fosfine

Fosfine (voortgang overleggen)

Naar aanleiding van de gesprekken over de gevaren van fosfine bij binnenvaartschepen zijn de verschillende experts met elkaar aan de slag gegaan om te komen tot een Richtlijn gasmetingen voor lading die in het buitenland is begast met fosfine. Die richtlijn is er nog niet maar er is wel een concept.

Waarom fosfine
Dat is belangrijk want Nederland is een van de grootste importeurs van granen en graanderivaten binnen Europa. Deze producten zijn vatbaar voor aantasting door voorraadaantastende insecten. Om vraatschade door deze insecten te voorkomen kunnen ladingen graan of derivaten daarvan worden begast, met als doel de voorraadaantastende insecten te doden. Fosfinegas is het meest toegepaste middel voor deze bestrijding. De ontsmetting van ladingen met behulp van fosfinegas kan binnen de landsgrenzen plaatsvinden, maar wordt ook toegepast op zeeschepen die lading vervoeren van het land waar de producten geoogst zijn naar landen die de lading importeren (in-transit fumigation). En bij die ladingen, uit zeeschepen van buiten Europa, is er de laatste jaren het een en ander fout gegaan.

Gevaren
Fosfinegas is schadelijk voor de mens. Bij blootstelling aan hoge concentraties kan het in zeer korte tijd ernstige gezondheidsschade veroorzaken. Voor granen of hun derivaten die vanuit het buitenland zijn behandeld met fosfine wordt een gassingsleider aangesteld om zorg te dragen voor een veilige overslag van de goederen in Nederland. Een gassingsleider moet beschikken over een bewijs van vakbekwaamheid zoals beschreven in het besluit “Regeling gewasbeschermingsmiddelen en biociden”. De wettelijke kaders voor het afhandelen van begaste lading vanuit het buitenland zijn beperkt. Voor overslag van goederen binnen de havens van Amsterdam en Rotterdam is er een Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland is ontsmet met fosfine. Dit document is een onderdeel van de regionale havenverordening en legt een directe verantwoordelijkheid tot navolging op van onder andere de gassingsleider. Andere havens binnen Nederland hebben dit Plan van aanpak ook overgenomen of zijn voornemens dit te doen.

Ketenanalyse gegaste lading
Naar aanleiding van een aantal incidenten met fosfinegas die zich in Nederland hebben voorgedaan, is er een ketenanalyse gegaste lading ontwikkeld. De ketenanalyse is gemaakt om kwetsbaarheden van de totale keten te analyseren. Deze ketenanalyse is een gezamenlijk product van: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de inspectiediensten Inspectie Leefomgeving en Transport, Nederlands Voedsel- en Warenautoriteit, Nederlandse Arbeidsinspectie en het College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Als gevolg van een aantal overleggen van de ketenpartners is de wens uitgesproken om meer inzicht te krijgen in de werkzaamheden van de gassingsleiders. Tevens is aangegeven om een meer eenduidige werkmethode te hanteren waar de gassingsleiders zich aan kunnen conformeren.

Richtlijn
Na overleg tussen de verschillende gassingsbedrijven is ervoor gekozen om een richtlijn op te stellen die de werkzaamheden van de gassingsleider, die betrekking hebben op het uitvoeren van gasmetingen op lading die in het buitenland is behandeld met fosfinegas, kadert. De richtlijn heeft geen betrekking op gassingen die in Nederland worden uitgevoerd en beëindigd.
Het doel van de werkgroep is om tot een gezamenlijke richtlijn te komen, die eenduidig de werkzaamheden van de gassingsleider omschrijft, inzicht geeft in het proces en borging biedt voor de veiligheid met betrekking tot de overslag, opslag en transport van lading die is behandeld met fosfinegas. De richtlijn dient een uniforme werkwijze te beschrijven die de basiswerkzaamheden van de gassingsleider omvat en kadert, waarbij ook duidelijk inzichtelijk is voor derden hoe het proces verloopt en welke communicatie en informatie verwacht kan worden van de gassingsleider.

De input van de werkgroep wordt verzameld en een concept van de richtlijn wordt door alle partijen beoordeeld en indien nodig aangepast. Daar waar geen consensus over kan worden bereikt, wordt of weggelaten of zodanig aangepast dat er wel consensus over wordt bereikt.

Plan van Aanpak
Met betrekking tot het onderdeel lading in schepen welke in het buitenland is behandeld met fosfinegas is het Plan van Aanpak voor zeeschepen waarvan de lading is ontsmet in het buitenland met fosfine - zoals opgesteld door de Havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam - leidend.

De conceptrichtlijn zal worden voorgelegd aan de belanghebbenden die betrokken zijn geweest bij het opstellen van de Ketenanalyse. De belanghebbenden zullen als klankbord worden gebruikt om te toetsen of de richtlijn een helder en acceptabel document is. Input vanuit de keten zal worden beoordeeld en eventueel opgenomen worden in de definitieve versie.

Losse tabletten
Waar het de afgelopen jaren vooral fout ging was bij lading die behandeld was met losse tabletten. Het kan ook fout gaan als er wel sprake is van “sleeves” maar de sleeves kapot zijn gegaan en er alsnog losse tabletten onvindbaar in de lading verdwijnen.

Voor die situaties zou een veilige handelswijze moeten worden toegepast.

In beide gevallen is het residu van het fumigatiemiddel (de gifstof) nog aanwezig in de lading. Wanneer de pillen niet volledig zijn uitgewerkt bestaat er een mogelijkheid dat fosfinegas tot ontwikkeling komt indien de omstandigheden de uitgestelde chemische reactie afdwingen (bijvoorbeeld na het in beweging brengen van het residu, bij een hogere vochtigheidsgraad e.d.).

Extra beheersmaatregelen zouden door de gassingsleider moeten worden genomen om dit mogelijke risico te beheersen. Het is afhankelijk van de te meten restgasconcentraties in de lading wanneer de gassingsleider besluit tot ladinghandelingen zoals muieren en overslag van de lading.

Werkwijze
Het is de bedoeling dat het deel van de lading waarin de gassingsleider restwaar-

den denkt aan te treffen of waar mogelijk vermiste verwijderbare omhulsels van het fumigatiemiddel aangetroffen kunnen worden, altijd overgeslagen wordt in onbemande vaartuigen (duwbakken). Deze overslag moet worden begeleid door de gassingsleider en de beheersmaatregelen die worden genomen zouden duidelijk moeten worden gecommuniceerd naar alle betrokkenen. De vraag is: wie zijn "alle betrokkenen"? Wij denken te merken dat men vindt dat de verlader op de hoogte gesteld dient te worden maar de schipper van het binnenvaartschip lijkt afhankelijk te zijn van het feit of de verlader het wel of niet doorcommuniceert.

Tijdens de overslag voert de gassingsleider metingen uit om te beoordelen of de arbeidsruimten veilig zijn.
De duwbakken blijven conform het Plan van Aanpak aanwezig in de haven en worden door de gassingsleider voorzien van gevarentekens.
Wanneer de gassingsleider bepaalt dat de situatie veilig is voor overslag en verder vervoer, wordt onder supervisie van de gassingsleider de lading van de duwbakken overgeslagen in een ontvangend schip of andere ontvangende ruimte.
Indien de lading wordt overgeslagen in een ontvangend schip dient de gassingsleider zich te conformeren aan de informatieplicht aan de kapitein of schipper zoals beschreven in het Plan van Aanpak.

Al met al zijn er positieve ontwikkelingen maar alles staat of valt met: zijn de protocollen c.q. de Plannen van Aanpak waterdicht en worden ze nageleefd?
Bij alles is te bedenken: zou met deze maatregelen de situatie gegarandeerd voorkomen zijn zoals we die hebben meegemaakt met o.a. de FOX? Tot nu toe is daar nog steeds geen geruststellend "nee"op te beantwoorden.

ARBO catalogus Gegaste bulklading

Reactie op (voorstel voor de) ARBO catalogus: Gegaste bulklading

Deelsector Droge Ladingschepen

Deze inhoud is onderdeel van de Arbo handreiking en is ingediend voor goedkeuring als onderdeel van de Arbocatalogus. Vooralsnog schijnt dit "afgewezen" te zijn. Maar de ASV wil toch haar kritiek hierop delen. Naar aanleiding daarvan heeft de ASV met KBN afgesproken hierover in gesprek te gaan.

Het betreft een ARBO catalogus: oftewel datgene waar schipper en bemanning zich aan zouden moeten houden. Dat lijkt ons in ieder geval de bedoeling.

In dit geval gaat het om gegaste bulklading (m.n. fosfine) en hoe ermee om te gaan. Te vinden op:
https://www.arbo-binnenvaart.nl/arbo-handreiking/deelsector-droge-ladingschepen/gegaste-bulklading

Hierin kunt u o.a. het volgende lezen:

Over onderstaande maatregelen om risico's te beperken heeft de ASV het een en ander opgemerkt

Maatregelen om risico's te beperken

1. Informeer bij iedere agribulklading bij de opdrachtgever naar de status van gassing. Men kan er van uitgaan dat bijna iedere lading gegast is geweest.

Opmerking vanuit de ASV:
Waar ligt de verantwoordelijkheid voor de juiste informatie? Als we horen dat zelfs de kapitein van een gegast zeeschip zegt dat hij niet wist dat de lading gegast was. Moet de schipper bewijzen dat hij naar de status heeft gevraagd als het mis gaat? Hoe dan? En hoe reageren verladers hierop als we zien dat men al schippers werk onthoudt als er sprake is een veel te hoge concentratie fosfine in de lading waar de pers op afkomt?"

2. Accepteer de lading alleen indien aangetoond kan worden dat de lading veilig is voor het vervoer in open schepen (Met open wordt hier bedoeld: gewone droge ladingschepen met luiken; niet bedoeld als "gasdicht", zoals bijvoorbeeld een tankschip of tankcontainer).

Opmerking vanuit de ASV:
Wij denken dat er helemaal niet zo veel wel of niet te accepteren valt in deze wereld. Wij vragen niet voor niets om standaard een certificaat te geven bij de lading waarop staat hoe de status van de lading is. Als dat niet geregeld is, hoe moet een individuele schipper dan iets wel of niet accepteren. Als door het weigeren van de lading een schadepost ontstaat en er blijkt niets met de lading aan de hand te zijn, wie draait dan voor de kosten op? Bovendien weten we dat een "lastige" schipper gewoon geen werk meer krijgt. De zwakke partij (de schipper) zou beschermd moeten worden door protocollen waar een schipper zich op kan beroepen. Als die protocollen er niet zijn, moet je niet bij de schipper komen om de verantwoordelijkheid over te pakken van de plek waar die zou moeten liggen."

3. Bij iedere lading die gegast is geweest hoort een gasvrijverklaring.

Opmerking vanuit de ASV:
Waarom staat dat in een ARBO catalogus?
Als we horen dat zelfs de kapitein van een gegast zeeschip zegt dat hij niet wist dat de lading gegast was. Moet de schipper bewijzen dat hij naar de status heeft gevraagd als het mis gaat? Hoe dan? En hoe reageren verladers hierop als we zien dat men al schippers werk onthoudt als er sprake is een veel te hoge concentratie fosfine in de lading waar de pers op afkomt?"

4. Draag PAC-meters met een alarminstelling van 0,2 PPM (TGG 15 min) en draag deze op de overall, op borsthoogte.
5. Laat je goed instrueren over deze PAC-meters door de leverancier en lees de gebruiksaanwijzing.

Opmerking vanuit de ASV:
Is dit een opdracht? Is de schipper in overtreding als hij en/of het personeel de Pacmeter niet draagt? Daar lijkt het wel op, anders zou dat niet in een ARBO catalogus hoeven te staan. Dan lijkt het erop dat daarmee de verantwoordelijkheid van de zorg voor een veilige lading van de verlader overgeheveld wordt naar de schipper. Het betekent dat dat gebeurt waar de ASV constant voor gewaarschuwd heeft; de verantwoordelijkheid wordt verlegd naar een partij die niet weet waar die op moet meten, daar niet voor opgeleid is en door de verschillende type ladingen daar nooit optimaal voor toegerust kan zijn. Nog los van de extra kosten en het gevaar van schijnveiligheid, omdat je rekent op zaken waar je niet van afhankelijk zou moeten hoeven zijn.
Als mensen dit willen voor hun veiligheid: prima. Maar als het in een Arbocatalogus staat, zien we de rechtszaken alweer

waarbij de schipper zich moet verdedigen als er iets fout gegaan is terwijl het gif er toch echt door een ander ingestopt is en de protocollen kennelijk niet waterdicht zijn, of er helemaal niet zijn.

6. Maak duidelijke en aantoonbare afspraken dat de ruimen niet mogen worden betreden, tenzij er eerst vanaf dekhoogte is vastgesteld, door middel van metingen, dat er zich in het ruim geen van belangzijnde concentraties fosfine aanwezig zijn. Fosfine is zwaarder dan lucht en zal zich ophopen in laaggelegen gebieden.

ASV: Wij denken dat de positie van de schipper niet dusdanig sterk is dat hij die metingen kan afdwingen. Dit hoort in een protocol vastgelegd te zijn.

Wij vragen niet voor niets om standaard een certificaat te geven bij de lading waarop staat hoe de status van de lading is. Als dat niet geregeld is hoe moet een individuele schipper dan iets wel of niet accepteren. De zwakke partij (de schipper) zou beschermd moeten worden door protocollen waar een schipper zich op kan beroepen. Als die protocollen er niet zijn moet je niet bij de schipper komen om de verantwoordelijkheid over te pakken van de plek waar die zou moeten liggen."

Zo gaat het nog even door:

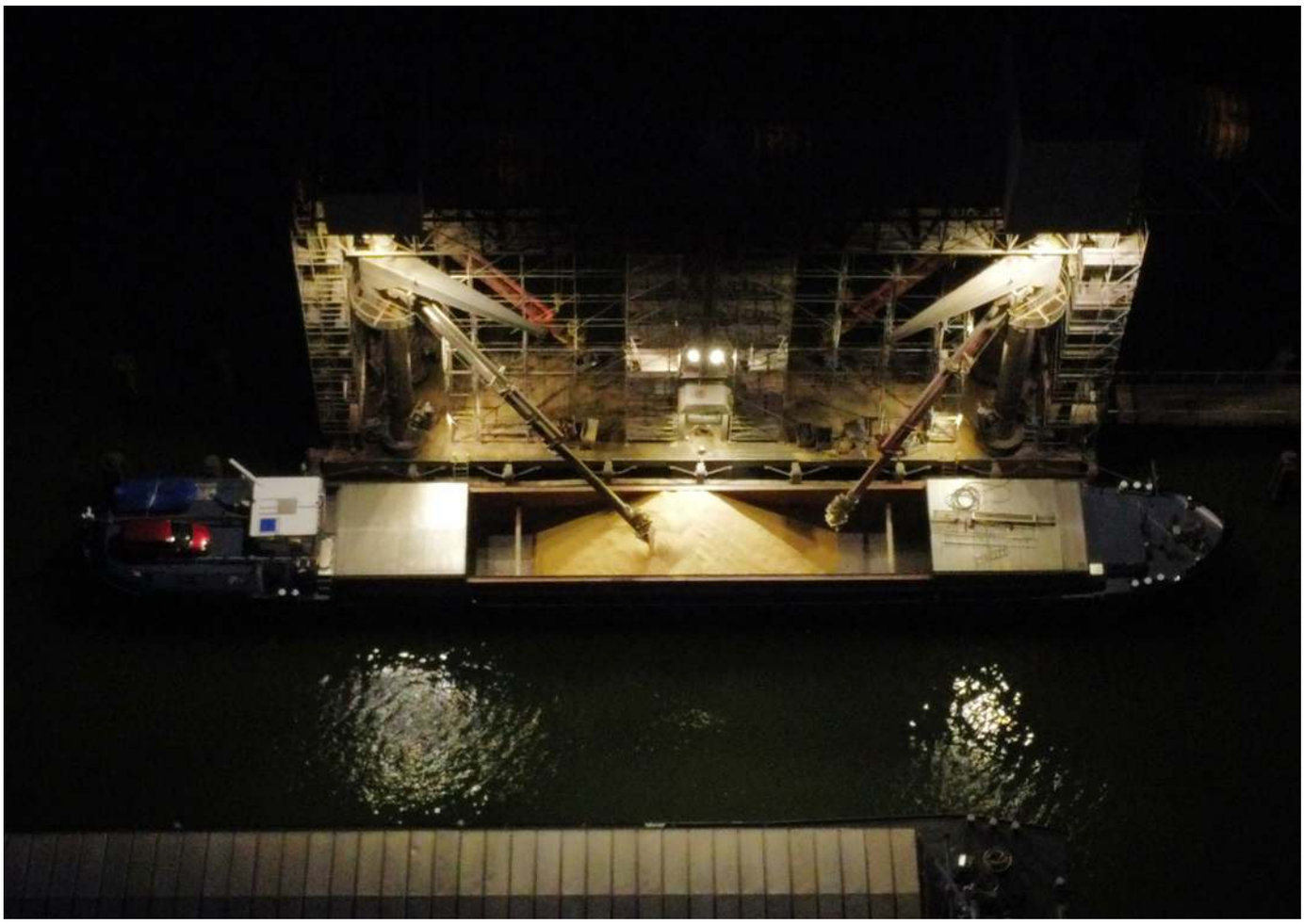
7. Zorg dat de BHV'ers geïnstrueerd zijn in hoe om te gaan met blootgestelde medewerkers.
8. Zorg voor een scheepsspecifieke noodprocedure waarin onder andere de volgende aspecten aan bod komen:

   Detectie van Fosfine

   - De PAC-meter geeft overschrijding van waarde aan d.m.v.: trilling, geluidsalarm en lichtsignaal.
   - Verlaat direct de omgeving en houd minimaal 20 meter afstand en blijf zo veel mogelijk bovenwinds.
   - Waarschuw de omgeving (denk aan collega's, operators overslagbedrijven, etc.).
   - Stop de laad/losoperatie en sluit de ruimluiken.
   - Zet de omgeving af en informeer ILT.
   - Neem contact op met de bevrachter/opdrachtgever– zij nemen contact op met leverancier.
   - Laat een gespecialiseerd gasmeetbedrijf inschakelen om metingen uit te voeren. (bijv. EWS groep, Ruvoma BV, SGS, etc.).
   - Indien het gasmeetbedrijf lagere waarden detecteert: dan kan de lading vrijgegeven worden en lossen vervolgd worden. Let op: de kans is aanwezig dat er nog restanten van fosfine in de lading aanwezig zijn die later – gedurende het lossen- tot ontgassing komen. Daarom is het raadzaam om tijdens het lossen te blijven meten/monitoren op aanwezigheid van fosfine.
   - Bij te hoge waarden moeten de volgende maatregelen worden gehanteerd:
   - Bij waarden > 0,2 PPM is een adembescherming verplicht; van de buitenlucht afhankelijk ademhalingstoestel; volgelaatsmasker met Klasse 1 filtertype met tenminste B-filter (anorganische gassen).
   - Bij waarden >20 PPM is van de buitenlucht onafhankelijke ademhalingsbescherming verplicht.
   - Let op: de gassingsleider heeft de absolute regie over schip en lading!

De sensor van de Pac-meter gaat 3 jaar mee. De meter moet iedere 6 maanden worden gekalibreerd.

Opmerking vanuit de ASV:
Voor veel (internationaal varende) schippers een onwerkbare situatie.



Veiligheid

Ere wie ere toekomt !

Open brief

Nu na jaren van strijd, het weerleggen van door Onze overheid verkondigde onwaarheden en wachten eindelijk de exacte datum bekend is, waarop een gedeeltelijk, landelijk ontgassingsverbod van kracht wordt, lijkt het mij niet meer dan gepast de feiten te benoemen, die tot dit resultaat hebben geleid.

Reeds 10 jaar geleden bleek uit onderzoek door CE Delft, hoe groot de uitstoot van zeer schadelijke dampen door binnenvaarttankers was en waar deze dampen werden uitgestoten. Krispijn Beek was degene, die op de site Sargasso.nl deze massale uitstoot op de kaart zette en onder meer aantoonde dat alleen al de uitstoot van benzeen minimaal 1000 keer hoger was dan de norm gesteld door het RIVM. Hij was toen een roepende in een enorme woestijn.

Enkele provincies introduceerden een ontgassingsverbod, wat bij gebrek aan provinciale handhavingsmiddelen en een Rijksoverheid, die de rechtsgeldigheid van een dergelijk provinciaal verbod tot aan de uitspraak van een rechter halsstarrig betwistte, al ras slechts een papieren tijger bleek te zijn; het ontgassen naar de vrije atmosfeer ging onverminderd door.

Het probleem met de ontgassende tankers was als een overbeladen kar, die tot aan zijn assen in de Hollandse modder was weggezakt en waarvan bijna niemand wist dat deze daar stond. Het was professor Geerlings van de Erasmus Universiteit, die in een gedegen, wetenschappelijk rapport verklaarde, hoe deze kar daar verzeild was geraakt , wat er nodig was deze kar van zijn plaats te krijgen en waarom dit maar niet wilde lukken. Adequaat handelen door de Rijksoverheid bleef echter helaas uit.

Tegelijkertijd trachtten enkele bewoners langs de Lek en de Waal een definitief einde aan het ter plekke ontgassen door tankschepen te maken. Zij kregen hierbij veel steun van de SP. Regionale kranten als De Gelderlander en BN DeStem, maar ook landelijke dagbladen als Trouw en De Volkskrant besteedden aandacht aan het probleem. Naar aanleiding hiervan verscheen later het zeer discutabele 'ontgassingsroutekaartje' van de IL&T. De uitstoot van miljoenen m3 zeer schadelijke stoffen ging nochtans gewoon door. Elders weliswaar!

Het was een column van Toine Heijmans in de laatst genoemde krant, die er toe leidde dat ik mij als dader (niet iemand vanaf de zijlijn) volledig voor een ontgassingsverbod ging inzetten. Veel artikelen van mijn hand volgden en zorgden voor de nodige publiciteit in verscheidene maritieme en regionale kranten (PZC en BN deStem). Het zorgde voor enige steun bij het uit de modder trekken van de ontgassingskar, maar een echt resultaat bleef uit. '*Stakeholders*' en een '*roadmap*' bestonden nog niet.

Dit veranderde wezenlijk na het verschijnen van een open brief van mijn hand over het ontgassen van fosfine aan boord van drie vrachtschepen op het IJsselmeer (Boter op het hoofd in Flevoland). Het was aansluitend boven alles de redactionele beslissing van Omroep Flevoland om onderzoeksjournalist Harry Severens de vrije hand te geven aan de voor het grote publiek vrijwel onbekende ontgassingsproblematiek op televisie en internet uitgebreid aandacht te besteden, welke grote gevolgen zou hebben (op een zelfde wijze is de Toeslagenaffaire aan het licht gekomen; de redactie van de Volkskrant vond het thema niet interessant genoeg, Trouw en RTL enige tijd later wel. Dit toont aan, hoe belangrijk redactionele beslissingen zijn en welke impact zij kunnen hebben). Het item werd terstond door alle media, waaronder het 8-uur-journaal van de NOS, vergenomen. Een waar keerpunt!! Rutger Castricum van De Hofbar nam zelfs de moeite naar België te komen, om bij ons aan boord een reportage over het ontgassen te maken.

Vervolgens kwamen in Flevoland de Provinciale Staten en gedeputeerde Cora Smelik direct in actie. Zij begonnen met een ongekende inzet aan de kar te trekken. Er kwam meer beweging in. Binnen de kortste keren was er bijvoorbeeld een convenant, waarin alle provincies van de minister een landelijk ontgassingsverbod eisten (in principe een eis van alle inwoners van Nederland). Mevrouw Smelik werd aansluitend door Gebke van Gaal opgevolgd. Ook zij liet zich niet onbetuigd een einde aan het ontgassen te bewerkstelligen. Het zijn toch voornamelijk deze regionale omroep, de Provinciale Staten van Flevoland en twee gedeputeerden geweest, die voor een ommekeer zorgden; die de kar met het ontgassingsprobleem uit de modder kregen en langzaam de berg op trokken. Respect!

Drie andere gebeurtenissen zijn naderhand evenzo van zeer grote invloed op het verdere verloop geweest, waardoor de ontgassingskar feitelijk niet meer kon worden gestopt. Allereerst was daar het onomstreden onderzoek van professor Arcuri van de Erasmus Universiteit, verricht op verzoek van Omroep Flevoland, naar de door de overheid aangewende argumentatie, waarom zij juridisch niets tegen het ontgassen kon doen. Alle argumenten sneuvelden. Ten tweede waren er de onverbloemde, hout snijdende publicaties van Karlijn Kuijpers en het redactionele commentaar in de NRC. Beide hadden onder meer als resultaat dat enkele leden van de vaste Kamercommissie voor I&W (vooral GL, SP en PvdA) zich nog fanatieker met de problematiek gingen bemoeien. Tot slot was er de wens en daarmee de steun van Shell in de persoon van Peter Blok een einde aan de landelijke uitstoot van zeer schadelijke stoffen naar de vrije atmosfeer te maken.

De ontgassingskar ging nu met toenemende snelheid de berg op. In elke haarspeldbocht kwamen er vervolgens personen, organisaties en instanties bij (o.a. collega's uit de tankvaart, burgemeesters, parlementariërs, CTGG, IL&T, KBN, ASV, VOTOB, EVRA, etc.) , die hielpen te trekken en te duwen. Eendracht maakt macht! Frappant in dezen was overigens de totale afwezigheid van de vele milieuclubs, die ons land rijk is (behalve van Marjan Minnesma van de Urgenda-zaak is er nooit enige bijval uit die hoek gekomen, terwijl het toch ging / gaat over de massale uitstoot van milieugevaarlijke stoffen.....!).

Veel kranten en vakbladen, maar ook Studio Schuttevaer, Omroep Flevoland, RTV Dordrecht en het Radio 1 programma Dijkstra & Evenblij, berichtten met grote regelmaat over de voortgang van de ont-

gassingskar op de flanken van de berg. De media hielden de noodzakelijke druk op de politieke ketel.

Velen zullen nu misschien denken dat het met die snelheid / voortgang wel meeviel. Daar vergissen zij zich in. Het ontgassingsdossier sleepte zich al jaren en jaren voort en er werd vrijwel geen enkele, wezenlijke progressie geboekt. De speciaal opgerichte Taskforce Ontgassen, waarvan een KBN-afgevaardigde zich in een publicatie afvroeg, wat hij daar al die jaren had gedaan en die hem het onplezierige gevoel van een Processie van Echternach had gegeven (3 stappen voor-, 2 achteruit), werd zelfs bij gebrek aan resultaat opgeheven.

Anders dan in alle voorgaande jaren kwam er nu wel schot in de zaak. Dit bleek voor mij mede in relatie tot 11 mei 2022. Op die dag was ik in de gelegenheid een paar minuten Mark Harbers onder vier ogen te spreken. Ik kan alleen maar concluderen dat hij zijn toen gedane uitspraken is nagekomen. In slechts 1 jaar tijd.....12 maanden maar.... heeft hij iets neergezet, wat al die jaren daarvoor onrealiseerbaar leek. In het bijzonder het afwijken van de tijdlijn genoemd in het CDNI-verdrag maakt dat het een mooi resultaat is. Chapeau !!

Hoe het mogelijk is dat alles, wat eerst vast was, nu plotsklaps vloeibaar is geworden, doet veel vragen oproepen, maar de redenen doen er in feite mijns inziens niet meer toe. Het staat buiten kijf dat de Rijksoverheid in mijn ogen jarenlang een ondermijnende rol heeft gespeeld en dat een landelijk ontgassingsverbod al veel eerder had moeten worden ingevoerd dan wel dat er op reeds bestaande verboden / nationale wetten veel serieuzer had moeten worden gehandhaafd . De Rijksoverheid had toch minimaal te allen tijde de Grondwet moeten respecteren. Desalniettemin is het vooralsnog het eindresultaat, wat telt; de finish bovenop de berg in de vorm van een gedeeltelijk nationaal ontgassingsverbod per 1 juli 2024 en inherent hieraan hopelijk een daadwerkelijke en geen symboolpolitieke handhaving m.i.v. 2 juli 2024 (handhaving zal nog een issue kunnen gaan worden).

Ik heb er in tegenstelling tot alle eerdere, ministeriële beloftes in de afgelopen jaren nu wel alle vertrouwen in dat een verbod op het ontgassen van stoffen uit tabel I en II per 1 juli 2024 een feit zal zijn (de stoffen verantwoordelijk voor qua volume de grootste uitstoot) en dat een algeheel, landelijk verbod eveneens zeer spoedig zal volgen (per 1 juli 2025 ook tabel III door een beroep te doen op artikel 19 CDNI ?), wanneer het aan deze minister ligt (hij toont nu eveneens daadkracht in de PFAS-affaire door 3M aansprakelijk te stellen voor de vervuiling van de Westerschelde). Vanzelfsprekend zal ik het verloop nauwlettend blijven volgen en direct reageren, wanneer de burger, het milieu en de tankerbemanningen wederom de dupe hetzij van falend, hetzij van vertraagd overheidsbeleid dreigen te worden.

Mijn bijdrage '*als klokkenluider*' in het in beweging krijgen van de ontgassingskar bestond slechts uit het eindeloos vestigen van de aandacht op de ontgassingsproblematiek d.m.v. kritische, open brieven / artikelen en het achter de schermen voortdurend informeren van journalisten, politici / parlementariërs, bestuurders en anderen aangaande alles wat met het ontgassen van tankers heeft te maken, daar de materie hen logischerwijze geheel onbekend was. Ik was een schalm in de ketting.

Uiteindelijk is zonder enige twijfel de pen in combinatie met de onontbeerlijke, brede mediaaandacht wederom een machtig wapen gebleken, waardoor een gang naar de rechter, zoals in de Urgenda-zaak, tot nu toe gelukkig niet noodzakelijk was. De ontgassingskar is de finishvlag bovenop de berg nog niet gepasseerd, maar iedereen weet nu tenminste, wat hem of haar tot 1 juli 2024 te doen staat! Aan de slag, zou ik zeggen. Er is, in mijn optiek geheel onnodig, genoeg tijd ten koste van het milieu en de volksgezondheid verkwanseld.

Tot slot wil ik bij dezen een ieder, die op enigerlei wijze een bijdrage aan het voorlopig bereikte resultaat in het voordeel van ons weerloze milieu, de gedupeerde burgers in de dunbevolkte gebieden en de vaak machteloze bemanningen aan boord van veel ontgassende tankers heeft geleverd, bedanken. Speciale dank ben ik verschuldigd aan mijn werkgever voor de gekregen vrijheid alsmede aan mijn twee deskundige correctoren, die mij bij het schrijven van alle artikelen / open brieven behoedden voor grove fouten, 'blinde vlekken' en tunnelvisie.

A.L.Quist
Amsterdam, 25 mei 2023

NB
Cursiveringen zijn citaten

Sluis Weurt: Actie is reactie

Actie=reactie leerden we ooit bij natuurkunde op school. Sluis Weurt kan op veel reacties rekenen, maar ook de schippers die kritiek hebben ontvangen weer een reactie van Rijkswaterstaat, wat weer leidt tot….juist: vele reacties van schippers.

Wij schreven voorzien van een foto die de situatie niet geheel recht deed het volgende:

Sluis Weurt blijft een hoofdpijndossier.

Nu weer een trap in de sluis waarbij de (bovenste) trede niet vast te pakken is. Wat is dat toch? Al die eisen waar de binnenvaartschepen aan moeten voldoen, tot op de millimeter vastgesteld, maar als schippers voor hun veiligheid afhankelijk zijn van derden waaronder zelfs de overheid lijkt de veiligheid opeens niet meer zo van belang te zijn en zien we de vreemdste zaken. We laten het maar weer eens zien in de hoop dat er dan wat gebeurt.

FOTO ASV

Rijkswaterstaat heeft de volgende reactie gegeven op de foto betreffende de trap bij sluis Weurt:

Hieronder de situatie zoals buiten aanwezig. Zoals je ziet zijn er twee grote klimbeugels aanwezig om je netjes aan vast te kunnen houden. De foto is zodanig genomen dat de klimbeugels niet te zien zijn.

FOTO RWS

Een schipper reageert erop:
“Hoever is het van de voorlaatste tree tot aan die beugel? Want dat is de afstand die je moet overbruggen met je armen. En zoals je ook ziet op de foto staat die beugel niet gelijk aan de muur.
Normaal gesproken pak je de laatste tree vast en doe je nog een tree omhoog stappen en dan pak je zo’n beugel vast”.

Een andere schipper had geen problemen met aan de wal komen maar vraagt zich af hoe dat moet met een hond of kind.

Daarop wordt ons verteld dat het formeel drenkelingentrappen zijn en het niet de bedoeling is om via daar het schip te verlaten.!!

Weer reacties, vooral over dat volgens RWS “het formeel drenkelingentrappen zijn en het niet de bedoeling is om via daar het schip te verlaten”.

Er is daar toch een autoafzetplek? Als je ploegwissel hebt of je vrouw komt aan boord, omdat ze kind naar internaat gebracht heeft of opgehaald heeft voor het weekend, HOE wil je dan aan boord komen?
Kinderen in de auto en je zoekt ‘t maar uit? Kijk op zich, aan de andere kant van de sluis heb je een lage kade met auto afzetplek, maar dan nog, alles moet wel veilig voor iedereen blijven.

Als je een drenkeling aan het redden bent en je moet samen omhoogklimmen, lijkt me dit niet handig.

Schril contrast met waar de voorzieningen van het personeel RWS zelf aan moeten voldoen. Keurige steigertjes met mooie veilige afloopjes etc. Maar we zullen niet te veel klagen, want dat geeft alleen maar meer redenen om het autonoom varen door de strot te duwen. Dan zijn ze immers van die lastige schippertjes af..... blijft wel de vraag, wie gaan ze dan plagen.....?

Wat is dat voor een belachelijk antwoord. Het moet niet gekker worden.
Neem aan als dit er zo letterlijk staat dat jullie dit hoger op gooien, want dit lijkt mij niet de bedoeling.

Een drenkeling zal die trap niet meer nodig hebben. Als je boven bent en bij de laatste tree mis grijpt, is het gedaan met je.

Misschien moeten schippers de controles van RWS eens beginnen te weigeren tot hun rommel en bazaar in orde zijn. Van een kant kan het niet blijven komen.

Hebben voor alles wel een uitleg die gele robbedoezen.
Ons komen controleren of je alles wel in orde hebt en o wee als ze iets vinden dan is het hek van den Dam, maar ZELF hebben ze niets maar ook niets in orde van

Algemeene Schippers Vereeniging
3 mei ·

Sluis Weurt blijft een hoofdpijndossier. Nu weer een trap in de sluis waarbij de (bovenste) trede niet vast te pakken is. Wat is dat toch? Al die eisen waar de binnenvaartschepen aan moeten voldoen, tot op de millimeter vastgesteld, maar als schippers voor hun veiligheid afhankelijk zijn van derden waaronder zelfs de overheid lijkt de veiligheid opeens niet meer zo van belang te zijn en zien we de vreemdste zaken. We laten het maar weer eens zien in de hoop dat er dan wat gebeurt.

hun infrastructuur.
Een sluis die er al een meer dan een jaar uit ligt (Weurt camera's die niet meer goed functioneren, personeelstekort op sluizen.) Enz enz.

RWS is een egoïstische overheidsinstantie die totaal geen rekening houdt met het sociaal leven aan boord.
Kijk maar bij de Volkerak: als er een kolk gestremd is, als je daar wil overnachten op de steigers is dat niet toegestaan, dan zeggen ze bij de post doodleuk "ga maar buiten voor anker" dus kan je niet aan de wal om even je hond uit laten, want dat interesseert RWS echt niet.
Palen Hansweert dito: duurt een eeuwigheid dat herstel. Nee wij moeten een keer een certificaat van je brandblusser laten verlopen dan mogen wij gelijk betalen.
Buiten IJ de verondieping en de geul die steeds smaller wordt, nu wil RWS borden plaatsen dat je niet mag oplopen. Nee, je moet uitbaggeren en de boel onderhouden en dat moet RWS op tijd doen.
En zo kunnen we wel door blijven gaan en RWS moet hun arrogantie even opzijzetten en niet denken dat het met een mooie gele trapleuning is opgelost, maar onderhoud en repareer op tijd …

Volkerak sluizen. De beugel is 6 cm. dik. Dus je vingers en duim blijven ver uit elkaar, zodat je je niet stevig kan vastpakken. Ook mede, dat het gebogen profiel doorloopt, hang je als persoon altijd te ver achterover, omdat je scheenbeen tegen het profiel zit.

Stand van zaken varend ontgassen

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Vergaderjaar 2022–2023
31 409 Zee- en binnenvaart
Nr. 394 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 24 januari 2023

Op 8 december jl. is in het Commissiedebat Maritiem (Kamerstuk 31 409, nr. 377) afgesproken dat de beantwoording van de vragen die gesteld zijn in de tweede termijn schriftelijk zal plaatsvinden. Het lid Kröger (Groen-Links) heeft in de tweede termijn enkele vragen gesteld op het gebied van varend ontgassen, met name hoe het ministerie aankijkt tegen de rechterlijke uitspraak inzake de legitimiteit van de provinciale ontgassings-verboden, hoe de uitspraak zich verhoudt tot het verdragenrecht en hoe dit dossier verder vlot getrokken gaat worden. In deze brief zal ik hierop ingaan. Daarnaast ga ik in op de juridische analyse van de Erasmus Universiteit over een nationaal verbod op varend ontgassen.

Zienswijze ministerie rechterlijke uitspraak provinciale ontgassingsverboden

De rechter heeft in november vorig jaar bepaald dat de provinciale ontgassingsverboden ook gelden op Rijkswateren.

Met betrekking tot de vraag in hoeverre de uitspraak zich verhoudt tot het verdragenrecht is het Ministerie van Buitenlandse Zaken geconsulteerd. Artikel 18 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht bepaalt dat na ondertekening van een verdrag de ondertekenaar dient te handelen in lijn met voorwerp en doel van het verdrag. Dit geldt ook voor een latere wijziging van het verdrag. De Nederlandse Staat moet er voor zorgen dat lagere overheden conform bestaande verdragsverplichtingen van het Koninkrijk handelen. Zodra de CDNI-verdragswijziging in werking treedt, dient alle Nederlandse wet- en regelgeving hiermee in overeenstemming te zijn.

Ondanks die rechterlijke uitspraak zijn en blijven provincies verantwoor-delijk voor de handhaving van hun in de provinciale milieuverordening opgenomen verbod. Dat strekt zich nu dus ook uit over de Rijkswateren.

De ILT kan daarin de provincies faciliteren, daar kom ik later in deze brief op terug.

Het is momenteel nog onduidelijk wat de gevolgen voor de tankvaart zullen zijn wanneer de provincies gaan handhaven. De vraag waar de ladingdampen afgegeven moeten worden nu er vrijwel geen ontgassings-installaties zijn en hoe de schipper dit gaat bekostigen blijven voorlsnog onbeantwoord, aangezien de provinciale verboden hier niets over regelen.

Het is aan de provincies, als vergunningverlenend bevoegd gezag, om prioriteit te geven aan het aanleggen van ontgassingsinstallaties waarmee kan worden voldaan aan de verdragseis dat een voldoende dekkend netwerk van ontgassingsinstallaties aanwezig moet zijn.

Waarom geen nationaal verbod

Ik heb de conclusies van het juridisch onderzoek door de Erasmus Universiteit Rotterdam in opdracht van de Provincie Flevoland geanalyseerd. Hoewel het onderzoek concludeert dat er vanuit het internationaal juridisch kader geen belemmering is om nationaal maatregelen te nemen om varend ontgassen te verbieden, hanteert het ministerie het uitgangspunt dat een dergelijke maatregel in strijd is met doel en voorwerp van het verdrag en daarom niet mogelijk is. Artikel 18 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht bepaalt dat na onderte-kening van een verdrag de ondertekenaar dient te handelen in lijn met voorwerp en doel van het verdrag. Omdat de verplichting voor het aanleggen van ontgassingsinstallaties is opgenomen in dit verdrag, zou een nationaal verbod zonder het aanleggen van ontgassingsinstallaties in strijd zijn met de bepalingen uit het verdrag.

Bovendien moet voorlopige toepassing van het ontgassingsverbod door een verdragsstaat in de wijziging van het Scheepsafvalstoffenverdrag zelf zijn geregeld. Daar is nu geen sprake van. Dat is ook een aanwijzing dat een vooruitlopende regeling onder dit verdrag niet mogelijk is. Als dit alsnog mogelijk moet worden gemaakt, dan moet het verdrag opnieuw worden aangepast en ondertekend. Hier besteedt het Erasmus-onderzoek geen aandacht aan.

Daarnaast zou een nationaal verbod niet doeltreffend zijn. Omdat er nog onvoldoende ontgassingsinstallaties zijn in Nederland en de verdrags-staten, zou dit praktisch neerkomen op het stilleggen van de tankervaart in Nederland of de sector voor hoge kosten stellen.

Ook is in de wijziging van het Scheepsafvalstoffenverdrag opgenomen dat de verlader verantwoordelijk is voor het bekostigen van de ontgassingen. Een nationaal verbod zou de rekening bij de schipper leggen omdat hierin de kostenverdeling niet kan worden geregeld.

Het ministerie blijft daarom van mening dat een internationaal verbod op grond van het CDNI-verdrag de beste manier blijft om het varend ontgassen aan banden te leggen. Ik zeg u toe dat zo snel als de ratificatie een feit er zal worden gehandhaafd op het ontgassingsverbod.

De provincies staan in het kader van de verdragswijziging aan de lat voor de vergunningverlening van de ontgassingsinstallaties. Deze installaties moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving wat betreft de aard van de dampen die worden opgevangen en de mogelijke emissie eisen.

Ik ga hierover het gesprek aan met de provincies tijdens een bestuurlijk overleg met het IPO (Interprovinciaal Overleg) en relevante sectorpartijen op 9 februari.

Met betrekking tot de opmerking in het onderzoek van de Erasmus Universiteit dat in strijd wordt gehandeld met het mensenrechtenverdrag merk ik op dat Nederland de initiator was van de opname van een ontgassingsverbod in het Scheepsafvalstoffenverdrag en dat de regel-geving klaarligt voor implementatie. Nederland heeft dus zijn verantwoor-delijkheid op dat gebied genomen.

Rol Rijk in handhaving provinciale ontgassingsverboden

Het lid Kröger vroeg tijdens het debat op 8 december j.l. ook of het Rijk nu gaat meehelpen in het handhaven van de provinciale ontgassingsver-boden. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) benut in haar handhaving van de verboden op varend ontgassen nu al de e-nosenetwerken van de omgevingsdiensten van een aantal provincies. Daarbij handhaaft de ILT vanuit de eigen rol primair de regelgeving uit de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN).

Als de ILT bij de handhaving een overtreding constateert van een provinciaal ontgassingsverbod op basis van een e-nosemelding of door bijvoorbeeld droneinzet, dan stelt de ILT deze gegevens aan de provincie ter beschikking voor handhaving. Dit geldt ook voor burgermeldingen van ontgassingen die bij de ILT binnenkomen. Daarnaast is de ILT bezig te bezien hoe het toezicht op de niet door e-noses gedekte vaarwegen structureel aangepakt kan worden. Daarbij spelen technische innovaties (drones, mobiele e-noses, drijvende e-noses) een rol.

Roadmap

In de vorige Kamerbrief is aangegeven dat ondanks intensief overleg tussen het ministerie, IPO en de industrie het moeilijk is gebleken om vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid op dit dossier tot consensus te komen over de inhoud van de roadmap. Hoe om te gaan met de wettelijke status van de afvaldampen en de emissies van ontgassingsinstallaties zijn belangrijke aandachtspunten. Ik heb in de Kamerbrief ook duidelijk gemaakt dat ik deze onderwerpen wil bespreken vanuit ieders rol en verantwoordelijkheid in het bestuurlijk overleg op 9 februari; niet alles kan of moet door het ministerie worden opgepakt.

Ratificatie door Zwitserland

In het Commissiedebat Maritiem van 8 december jl. heb ik aangegeven dat het ministerie druk zal blijven uitoefenen op Zwitserland om vaart te maken met de ratificatie van de CDNI-verdragswijziging. Ik heb deze boodschap recentelijk ook schriftelijk overgebracht aan de verantwoordelijke autoriteit in Zwitserland en zal het onderwerp van ratificatie blijven bespreken.

Vergelijking Duitsland en België

In het artikel in de NRC van 23 januari3 wordt ook geschreven over een ontgassingsverbod voor meerdere stoffen dat in Duitsland geldt. Er is een verschil tussen Nederland en Duitsland als het gaat om het ontgassings-verbod voor benzine op grond van de Benzinedistributierichtlijn van de EU. In Duitsland worden onder het Europese ontgassingsverbod voor benzine niet alleen UN 1203, maar ook nog twee andere soorten benzine gerekend: UN 1268 en UN 3475.

De reden hiervoor was dat het nationale emissieplafond in Duitsland dreigde te worden doorbroken en dat er destijds extra maatregelen moesten worden genomen. Deze beide benzines zullen overigens deel uitmaken van de in de verdragswijziging opgenomen eerste tranche van stoffen waarvoor het varend ontgassen in het CDNI verboden gaat worden. Nederland heeft destijds één op één de Benzinedistributierichtlijn geïmplementeerd, zonder nationale kop.

Ook wordt in het artikel beweerd dat België een nationaal ontgassings-verbod heeft afgekondigd. Die bewering klopt niet omdat het ontgassings-verbod daar alleen ziet op de Antwerpse haven.

Dit verbod is opgenomen in de havenpolitieverordening van de Haven van Antwerpen. Het ontgassen wordt hier slechts toegelaten op locaties die speciaal daarvoor uitgerust zijn en door het Havenbedrijf zijn erkend. Elders in België wordt net als in Nederland het ADN gevolgd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, M.G.J. Harbers

https://www.nrc.nl/nieuws/2023/01/22/overheid-houdt-verbod-op-giftige-uitstoot-binnenvaartschepen-tegen-a4154999.

Workshop nautische veiligheid

Donderdag 30 maart vond een workshop nautische veiligheid plaats. Deze workshop werd georganiseerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met Rijkswaterstaat. Het doel van deze middag was ervaring uitwisselen met verschillende partijen over twee toprisico's op het vlak van nautische veiligheid.

We waren met een divers gezelschap.

Onderwerpen waren:
- aanvaarrisico tussen beroepsvaart en infrastructuur en
- aanvaarrisico tussen recreatievaart en beroepsvaart

Een aantal onderwerpen kwamen prominent naar voren, namelijk communicatie, sportvissers, mensgericht ontwerp, voorkomen van slachtoffers en recreatievaart.

Marifoongebruik en AIS
Voor de cultuur rond marifoongebruik wordt aandacht gevraagd. Mensen die marifoondiscipline correct toepassen melden ontmoedigende reacties van collega schippers en de verkeerspost. Dit heeft een negatief effect op marifoongebruik.
Ook moet niet te veel op AIS-systeem worden vertrouwd aangezien dit alleen een hulpmiddel is.

Recreatievaart vs. beroepsvaart
Opmerking vanuit de zaal:
Sportvissers liggen op verkeerde plekken en midden op de vaarwegen. Communicatie met hen is lastiger. RWS en politie hebben onderzoek gedaan naar de sportvissers.

Reactie daarop vanuit de recreatievaart: Verantwoordelijkheid voor veilig vaarwegverkeer ligt niet alleen bij recreatievaart, maar ook bij anderen. Varen doen we namelijk samen. En een groot deel van de recreatievaart houdt zich wel aan de regels!

Algemeen: Daarnaast is de scheepvaart een relatief veilige sector.

Oorzaken van aanvaringen met infrastructuur
De discussie ging voornamelijk over de onderhouds- en vervangingsopgaven, de verschillende types standaarden, de verantwoordelijkheid van schippers en stilleggen binnenvaart bij slechte weeromstandigheden.

Onderhouds- en vervangingsopgaven
Het is een uitdaging om de kwaliteit van de objecten te waarborgen. We hebben een beperkt budget, wordt er gesteld door het Ministerie.
De ASV merkt op dat het keuzes zijn die men maakt en dat die keuzes negatief uitvallen voor de binnenvaart. "Het is nu eenmaal zo" dat er weinig geld is, is voor de ASV geen voldoende antwoord.

Ministerie I&W: De objecten zijn op hetzelfde moment aangelegd en zijn nu allemaal tegelijk aan onderhoud en vervanging toe. Intussen blijft ook de scheepsgrootte van de beroepsvaart groeien en is de belasting van het wegverkeer op de objecten toegenomen. De objecten en vaarwegen zijn hier vaak niet op aangepast en de constructieve veiligheidsrisico's moeten worden meegenomen bij onderhouds- en vervangingsopgaven.

Storingen van objecten zorgen voor problemen en onveilige situaties.
Aankomende tijd gaat men kijken welke ontwikkelingen er de afgelopen decennia er zijn geweest. I&W kijkt dan naar de grootste risico's en in welke stromen de hoogste prioriteiten liggen.

Verschillende types standaarden zorgen voor verwarring
Vanwege verschillende internationale standaarden en richtlijnen voor het inrichten van de vaarweg en bijvoorbeeld bebording van verschillende brughoogten en verschillende waterstanden die worden gebruikt, ontstaat er verwarring bij de schippers over het wel of niet kunnen doorvaren bij een object. Er zijn geen uniforme EU-standaarden. Ook is de informatie (bv brughoogte) vaak achterhaald, omdat deze niet aangepast is aan de nieuwe situatie. Bijvoorbeeld verkeerde bebording bij ondergang bruggen en verkeerde waterstanden.

Verantwoordelijkheid van schippers
Schippers maken steeds meer gebruik van digitale systemen om relevante informatie over brughoogte en waterstanden te verkrijgen en daarmee de doorvaart te bepalen. Echter, blijven de schippers zelf verantwoordelijkheden voor alle handelingen.
Volgens sommige aanwezigen zou er hierbij meer behoefte zijn aan menselijke begeleiding. De vraag is wie er dan juridisch aansprakelijk is en of RWS daar de capaciteit wel voor heeft. Het is met name belangrijk dat informatie zowel digitaal als fysiek goed zichtbaar, betrouwbaar, vindbaar en herkenbaar is. Ook is goede voorlichting essentieel.

Stilleggen binnenvaart bij slechte weeromstandigheden
De OVV vraagt zicht af of het scheepvaartverkeer niet stil gelegd moet worden bij slechte weersomstandigheden. Maar voor de branche gaat dat te ver.
De ASV heeft aangegeven dat de binnenvaart al genoeg belemmerd wordt en dat er allerlei types van slecht weer zijn: mist, veel wind, ijzel, noem maar op: wie bepaalt wanneer er gevaren kan worden?
Dat zou toch de schipper moeten zijn. De vraag is of onveilige situaties wel te maken hebben met slechte weeromstandigheden of dat het om menselijke fouten gaat.

Reisvoorbereiding en trainingen
En ja hoor, daar was ie weer, de oplossing om de aanvaringen met kunstwerken te beperken: De meest voorkomende maatregelen die genomen worden door de sector zouden te maken hebben met reisvoorbereiding, trainingen en het ontwikkelen van standaarden. "Een goede reisvoorbereiding is belangrijk."

Er wordt ons nog maar eens uitgelegd dat het goed is om van tevoren te weten welke objecten een schip passeert. *"Zo kan de schipper eerder zijn route bepalen en zich voorbereiden op specifieke handelingen tijdens zijn reis, zoals het aanvragen van brugopeningen. Ook zijn er goede trainingen nodig om de kennis up-to-date te houden voor het gebruik van marifoon en andere veiligheidsmaatregelen. Het zou fijn zijn als de sector gezamenlijk standaarden ontwikkelt die uniform gebruikt kunnen worden."*

Trainingen om kennis up-to-date te houden voor gebruik marifoon? Het moet niet gekker worden!

Aanvaring recreatievaart met beroepsvaart
Het risico van aanvaring van recreatievaart met beroepsvaart is de afgelopen jaren gedaald. Wel zijn er zorgen over toenemende droogteperiodes (waardoor iedereen in het midden van de vaarweg moet/wil varen) en nieuwe gebruiksvormen van recreatievaart waarbij mogelijk relatief onervaren personen met watersport beginnen.

Het aantal recreanten op het water is gestegen. Oorzaken van deze stijging zijn corona en lange periodes met warme zo-

merdagen. Er zouden meer regels voor recreatievaart moeten komen. Bijvoorbeeld een zwemvestplicht voor bepaalde recreanten.
De ASV heeft niet gepleit voor een (algemene) reddingsvestplicht bij recreanten. Wel hebben we aangegeven het vreemd te vinden dat er streng gehandhaafd wordt op de reddingsvestplicht bij beroepsvaart, ook in gevallen dat het niet bepaald urgent lijkt, terwijl bij kwetsbare recreatievaart nergens naar gekeken wordt.

Overmatig plantengroei zorgt ervoor dat recreanten meer gebruikmaken van vaargeulen voor beroepsvaart, waardoor risico op ongevallen tussen recreatievaart en beroepsvaart kunnen toenemen.
Snelle sportboten varen vaak erg hard en hebben geen nummerbord waardoor overtreders moeilijk identificeerbaar zijn en waardoor handhaving wordt bemoeilijkt (ASV: dat is zwak uitgedrukt, handhaving wordt zo goed als niet toegepast).

Suggesties
De volgende suggesties van beheersmaatregelen werden gedaan om de risico's van aanvaringen met recreatievaart te verminderen, namelijk:
- handhaving,
- voorlichting,
- vaarbewijs.

Handhaving kan een middel zijn om gedrag van recreanten te veranderen. Echter is dit enkel effectief als het gepaard gaat met voorlichting. Een uitdaging is dat RWS onvoldoende mensen heeft voor de handhaving.

Voorlichting: Verhuurbedrijven zouden ook verantwoordelijkheid moeten nemen om niet zomaar aan iedereen een pleziervaartuig te verhuren.
Vaarbewijs: Een vaarbewijs zou ook helpen voorkomen dat recreanten onkundig het water opgaan. Daarbij wordt wel opmerkt dat er een specifieke praktijktoets nodig is voor het verkrijgen van een vaarbewijs. Niet iedereen ziet een verplicht vaarbewijs als een oplossing en geven aan dat recreanten meer voorlichting en opleiding nodig hebben. Wat kunnen we hierover van onze zuiderburen leren?

Belangrijk onderdeel van de ongelukken bij de Rijksvaarwegen zijn ook te wijten aan technische storingen. Daar moet ook aandacht voor zijn.

De bootjes zelf moeten ook worden gecontroleerd op hun technische staat. *Daarbij is door de ASV opgemerkt dat wat "technische staat" betreft het wel eens zo zou kunnen zijn dat de biobrandstoffen bij jachtjes voor problemen zorgen. Dat is niet de "schuld" van de eigenaar.*

Vergroening

Vergroening en gebruik van biobrandstoffen

Er komt dan (eindelijk) een praktijkproef voor het varen met biobrandstoffen.

De duur van de test bedraagt bij voorkeur één volledig jaar, is afgesproken. Het is hierbij belangrijk om de verschillende seizoenen mee te nemen. Het lijkt erop dat problemen in de binnenvaart zich met name voordoen in de overgang van het warme naar het koude seizoen.

Om alle mogelijke omstandigheden mee te pakken, inclusief langdurige stilligperioden tijdens bijvoorbeeld de kerst en/of zomer, wordt een proef van een jaar geadviseerd. Maar er wordt alweer gemarchandeerd, want vervolgens schrijft Panteia in een officieel schrijven: Wanneer dit niet haalbaar is, kan gekozen worden voor een proef met de duur van minimaal een half jaar.

Men gaat ervan uit dat het, gelet op de koudeproblemen noodzakelijk is om deze proef te beginnen in het najaar, zodat ook de winterperiode meegenomen wordt. Naar verwachting kan een proef op zijn vroegst gestart worden in het vierde kwartaal van 2023.

Dat betekent dat de resultaten van de proef op zijn vroegst eind kwartaal 2024, dan wel eind kwartaal 4 2024 beschikbaar komen.

Kwaliteitsborging brandstof

Om uit te sluiten dat kwalitatief ongeschikte brandstoffen geleverd worden aan de sector, vindt men het noodzakelijk om per tankauto de brandstoffen die gebruikt worden, direct af-fabriek/blender te leveren aan de binnenvaartondernemingen. Hierbij dient zowel bemonsterd te worden af-fabriek als na levering door de tankauto. Het wordt aanbevolen om residu in de tank bij nieuwe levering te bemonsteren, om zo uitspraken te kunnen doen over het verval van de brandstofkwaliteit gedurende het verblijf in de gasolietanks aan boord.

Echter, levering van de brandstof mét toevoeging via een tankauto is niet een echte test, want het proces van temperatuurdaling e.d. begint al in het bunkerstation, opperde de ASV.

Dit werd ondersteund door de andere gesprekspartners. Echter, het is niet te doen om voor 1 schip een bunkerstation zo in te richten dat die 1 tank met 100m3 biobrandstof vol zet en dat er verder niemand aan mag/kan komen vanwege de test aan boord.

Er werd geopperd om eerst nu de test aan boord te doen. Zijn hier géén problemen mee, dan een bunkerstation toe te voegen. Komen er dan wél problemen, dan kan je héél snel een vinger gaan wijzen naar de oorzaak.

Een punt van aandacht dus.

Eisen voor de test

Voor aanvang van de test moet een schip/schipper een aantal stappen ondernemen, voordat deze biobrandstof kan ontvangen. Het schoonmaken van de tanks moet beoordeeld worden door een ander bureau/persoon dan door het schoonmaakbedrijf, zodat er meerdere mensen/organisaties mee gemoeid zijn en dat de werkwijze gegarandeerd is.

Na onderzoek blijkt dat er in Nederland 959 schepen zijn die een dubbelschroever zijn. Hiervan is een deel gecertificeerd om op 1 motor te mogen varen. Naar deze groep moet worden gezocht om deze bereid zien te krijgen om de praktijktoets mee uit te voeren.

Er worden schepen gezocht met CCR 0/CCR 2 -motoren zonder nabehandelingssysteem / Stage V motoren.

Uitvoering van de test

Controles van brandstofkwalititeit, effecten op filters en endoscopie van de motoren dienen te worden uitgevoerd door onafhankelijke partijen. Voorkomen dient te worden dat partijen hun eigen belangen (marktbehoud/voorkomen gezichtsverlies) laten prevaleren boven het algemene belang van een veilige en betaalbare (bio)brandstof voor de binnenvaart. Het is noodzakelijk om de bemanning van het schip goed voor te lichten over het effect van biobrandstoffen. Ze dienen gedisciplineerd om te gaan met onderstaande vereisten.

Omvang van de proef

Bestaande proeven met biobrandstoffen in de binnenvaart hebben zich gericht op hooguit één schip en één kwaliteit brandstof. Om biobrandstoffen grootschalig uit te rollen in de binnenvaart wordt een substantieel grotere proef geadviseerd. Het is hierbij noodzakelijk om de proef uit te voeren met meerdere schepen en meerdere brandstoffen. Gelet op de karakteristieken van de biobrandstoffen en de risico's die er ontstaan tijdens het gebruik wordt ten zeerste aanbevolen om uitsluitend schepen te betrekken in de proef die:

• Beschikken over twee hoofdmotoren, én
• Gecertificeerd zijn om te mogen varen op één van de twee hoofdmotoren.

Het is hierbij noodzakelijk dat de schepen beschikken over gescheiden brandstofsystemen zodat er zowel B0 als biobrandstoffen (B7 of hoger) tegelijkertijd gebunkerd kunnen worden.

Er konden geen uitspraken gedaan worden over de precieze omvang van de proef.

Wel wordt gesteld dat:

• Het noodzakelijk is dat verschillende motorfabrikanten vertegenwoordigd worden in de proef;
• Dat in de proef motoren worden meegenomen die een typegoedkeuring hebben gebaseerd op of (1) Stage V motoren, (2) CCR-2 motoren zonder nabehandelingssystemen en (3) ongereguleerde scheepsmotoren. Ten aanzien van de inzet van de schepen geldt dat:
• Het belangrijk is om zowel schepen mee te nemen die zich uitsluitend binnen het ARA-gebied begeven, als schepen in de Rijnvaart. Voor de laatste categorie geldt dat de opslagtanks zodanig zijn, dat het mogelijk is een retourtrip te maken zonder (bijvoorbeeld) in Zwitserland te moeten bunkeren.
• Bij voorkeur de schepen op vaste trajecten varen. Dit maakt de proef met name logistiek makkelijker te organiseren en reduceert bovendien kosten, omdat met tankauto's gewerkt moet worden.

Voorafgaand aan de proef

Schepen die worden betrokken in de proef, dienen een nulmeting te krijgen. Deze nulmeting heeft als doel om inzicht te krijgen in het huidige functioneren van de motor. Elementen die hierbij bekeken dienen te worden zijn, niet-uitputtend:

• Het vaststellen van de huidige verbruikscijfers.
• Het vaststellen van de huidige temperaturen van de inspuitpompen.
• Er dient inzicht te zijn in de kwaliteit van de smeerolie (hoe ziet deze eruit na gebruik huidige brandstof). Deze olie dient vervangen te worden.
• Filters dienen vervangen te worden.
• Er dient endoscopie van de motoren, cilinders en inspuitpompen plaats te vinden om vast te stellen hoe deze eraan toe zijn.
• Er dient voorafgaand aan de proef een standaard-onderhoudsbeurt van de motor plaats te vinden. • Het gehele brandstofsysteem, met inbegrip van de bunkertanks moeten gecleand worden.

Voordat begonnen wordt aan de proef, moeten drukverschilsensoren geplaatst worden bij de brandstoffilters. Hiermee kan het eventueel dichtslibben van de filters vroegtijdig gesignaleerd worden; dit voorkomt het stilvallen van de motor.

Tijdens de proef

Het is van belang om één hoofdmotor (inclusief brandstoftoevoer en bunkertank) toe te wijzen aan uitsluitend gebruik voor fossiele (B0) brandstof, en de andere hoofdmotor (inclusief brandstoftoevoer en bunkertank) toe te wijzen aan uitsluitend gebruik van brandstof met een biocomponent. Hier dient nauwlettend op te worden toegezien tijdens proef!

Tijdens de proef is het bovendien van belang om de gescheiden motorsystemen nauwlettend te monitoren. Hierbij gaat het om de volgende elementen:

• Het monitoren van het verbruik van beide motoren.
• Het monitoren van de temperaturen van de inspuitpomp. Het is van belang om tijdens de proef de door de motorfabrikant voorgeschreven filters te gebruiken. Bij tests van blends met B7-brandstof dienen:
• Oliesamples genomen te worden, eens per 250 draaiuren, en daarna gecontroleerd;
• Olie dient ververst te worden, eens per 750 draaiuren, en daarna gecontroleerd;
• Elke 1000 draaiuren volledige endoscopie van de motoren plaats te vinden, teneinde het effect van de verschillende brandstoffen op de motoren te kunnen monitoren. Bunkertanks dienen periodiek gedreind te worden. De periodiciteit dient hierbij in nauw overleg met de schipper/eigenaar vastgesteld te worden; het is afhankelijk van specifieke kenmerken van de brandstoftank. Derhalve is het niet mogelijk om algemene termijnen vast te stellen.
Filters dienen periodiek vervangen te worden. De periodiciteit dient hierbij in nauw overleg met de schipper/eigenaar vastgesteld te worden; het is afhankelijk van specifieke kenmerken van de brandstoftank.

Wanneer getest wordt met hogere blends dan B7 (bijvoorbeeld B10, B20 of B30), dienen bovengenoemde periodiciteiten in nauw overleg met motorleverancier en verzekeraar heroverwogen te worden. Uit de gesprekken is diverse keren gebleken dat de omgevingstemperatuur een belangrijke invloedfactor is. Daarom wordt voorgesteld om tijdens de onderzoeken de temperatuur van de brandstof in de tank alsmede de omgevingstemperatuur vast te leggen. Op die manier wordt inzicht verkregen in de ontwikkeling en invloed van de omgevingstemperatuur op het temperatuurverloop van de brandstof. Dit kan helpen bij het verklaren van mogelijke problemen en het helpt indien er later motoren of filters worden getest op een testbank in omstandigheden die overeenkomen met de praktijk. Optioneel kan gedacht worden om ook de emissies te monitoren. Het is hierbij vooral van belang om de relatieve ontwikkeling van de emissies vast te leggen – hoe verhouden de hoofdmotoren zich tot elkaar – en niet de absolute waarden. Qua emissie gaat het om koolstofdioxide (CO_2), stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM_x).

Na de proef

Het is van belang om na de proef complete endoscopie van de motoren uit te voeren om de effecten van (langdurig) gebruik van biobrandstoffen te kunnen vaststellen op de motoren. Resultaten dienen onafhankelijk vastgesteld te worden en te worden besproken met een brede groep van stakeholders. De consensus over de uitkomsten van de proef onder de stakeholders moet breed gedeeld worden naar de gehele binnenvaartsector door betrokken brancheorganisaties. Wanneer het resultaat van de proef uitwijst dat biobrandstoffen zonder aanvullende veiligheidsrisico's gebruikt worden, is het noodzakelijk om met de volledige supplychain te komen tot afspraken om hoe de goede kwaliteit bewaakt kan worden. Wanneer er geen goede resultaten zijn, is het noodzakelijk om met biobrandstofproducenten en NEN te komen tot afspraken waarmee een betere kwaliteit aangeboden kan worden. Vervolgens dient het gehele proces met een verbeterde biobrandstof overgedaan te worden.

Geluidstoename

Een aandachtspunt is (CESNI-eisen!) dat experts hebben aangegeven dat het geluid verhoogd wordt door bijmenging, maar men zegt dat dit pas vanaf 20 à 30% toevoeging zal zijn.

Weer geen "meten aan de pijp" en sjoemelen maar

Hoewel er vanaf het begin, zeker door de ASV, op gehamerd is dat "meten, weten is" en er dus gemeten moet worden aan de pijp, was dit weer niet meegenomen in het proces.
Veel aanwezigen bij de overleggen hierover willen dat niet (zij hebben ook niet geheel hetzelfde belang), maar ook KBN steunde de ASV hierin: KBN vond ook wel dat er gemeten moest worden voor het labelsysteem. Want we willen uiteindelijk niet vuiler worden.

Echter, krijg je in het label de vraag naar wat van brandstof je gebruikt en als dat BIO is, krijg je weer + punten… Met andere woorden, sjoemelsoftware van VW!

Communicatie

Het is belangrijk om met alle stakeholders vast te stellen wie betaalt voor de brandstof en wie de risico's dragen. Het uitgangspunt moet hierbij zijn dat binnenvaartondernemers geen (extra) kosten maken voor bunkering en schadeloos gesteld worden indien er eventuele schades optreden aan motoren en/of brandstofsystemen. Het is belangrijk dat er over de praktijkproef gecommuniceerd wordt naar alle stakeholders. Dit zijn (niet-uitputtend maar minimaal:) standaardisatie-instituten (NEN), binnenvaartondernemingen, brancheorganisaties, scheepsverzekeraars, motorleveranciers en brandstofleveranciers (zowel het bio-deel als fossiel). Het wordt aanbevolen om zowel tijdens de proef als na de proef resultaten openbaar te maken.

Vergroening en gebruik van biobrandstoffen

Op de voorjaarsvergadering 25 maart dit jaar hebben onze leden besloten geen handtekening te willen zetten onder het eerste convenant betreft het labelsysteem. Er is besproken om in gesprek te blijven om te kijken of de situatie nog veranderen zou en wanneer er een nieuw concept zou liggen nogmaals te kijken of we ons daar wel in konden vinden.

In tijd is er een hoop gebeurd betreft het labelsysteem. Op vele punten is naar ons toe bewogen, goed naar onze input geluisterd maar er zijn nog altijd zaken waar de ASV haar twijfels over heeft. Een fonds dat opgericht wordt? Wij hebben het sloopfonds nog vers in het geheugen staan en zien een fonds gevuld door schippers niet zitten. Een motor elke 10.000 uur opnieuw moeten meten omdat de fabrikant niet langer de kwaliteit van uitstoot reductie garandeert? Zomaar een aantal zaken waar wij als ASV niet verantwoordelijk willen zijn. Inmiddels hebben de gesprekken zich dus ver ontwikkeld dat de ASV denkt dat het beter is om in september mee te tekenen in het vernieuwde convenant. Op een aantal breekpunten voor de ASV kunnen wij zo invloed uitoefenen en meedenken aan de verdere ontwikkeling van het label. Voor alsnog ligt er niet een concreet in beton gegoten label maar een convenant waarin een aantal actiepunten vastgesteld zijn en daarbij de partij die een VETO mag uitspreken in wijzigingen op dit onderwerp.

Op te merken is dat er regelgeving vanuit Brussel klaarligt (CSRD) waarin wij op het gebied van uitstoot aan moeten gaan voldoen. Bijvoorbeeld het aantonen en rapporteren van de uitstoot. Het label sluit hierop aan. Het is een vrijwillig label en ondertekenaars kunnen zich van het convenant altijd terugtrekken als er zaken gebeuren waarin je je niet kunt vinden. Al met al denkt de denktank van de ASV dat wij onze leden beter bedienen als we mee blijven doen in de gesprekken die gevoerd gaan worden over een bijvoorbeeld op te richten fonds en het ontwikkelen van de manier en frequentie van meten.

Maar de denktank kan dit soort zaken niet beslissen zonder akkoord van haar leden. De eerstkomende ledenvergadering zullen wij dus nogmaals voorleggen aan onze leden of ze het vernieuwde convenant wel zien zitten. Als dat zo is wordt onze handtekening definitief en tot die tijd is de handtekening onder voorbehoud. Wellicht een bijzondere gang van zaken maar het geeft wel aan dat men waarde hecht aan de deelname van de ASV. De voorwaarden waaronder de ASV het vernieuwde convenant tekent zijn als volgt gecommuniceerd:

- Eerst uitleg hoe vervolgprocessen vervolg krijgen.
- Fonds wordt niet gevuld door schippers (ook niet indirect).
- In de continuïteit van meten, de manier van meten en de kosten van meten gaat de ASV het voortouw nemen. Dit zal niet de koers zijn waarbij per se bij elke 10.000 uur opnieuw gemeten moet worden. Ons voorstel zal zijn bij verlenging CVO als uitgangspunt of 10.000 uur als de uren nog niet behaald zijn bij het CVO.
- Ten alle tijden uit het label terug kunnen trekken.
- Tekenen onder voorbehoud dat de leden akkoord geven op de ledenvergadering 14 oktober. (Ook zo gecommuniceerd naar buiten).
- Label blijft op vrijwillige basis aan te vragen, geen directe en indirecte verplichting (als iets goed is wordt het sowieso gebruikt).

Flitslampje

Prorail benadeelt binnenvaart

De spoorbrug van Coevorden dient gepasseerd te worden door schepen die van of naar scheepswerf “de Vlijt” gaan. De brug geeft ook toegang tot een bedrijf dat gebruik maakt van zandschepen. En plots vindt Prorail dat men kan bepalen dat er een middagpauze tussen 12.00 uur en 13.00 uur ingevoerd wordt. En dat geldt dan alleen voor deze spoorbrug die gewoon op afstand bediend wordt. Nu horen we ook van één van onze leden dat deze spoorbrug niet meer tot 20.00 uur draait zoals alle andere bruggen in de omgeving. Men stopt eerder met draaien “omdat dat zo ergens staat”, horen wij van de schipper die uiteindelijk met zijn zandschip rechtsomkeer heeft gemaakt. Het bedrijf dat gebruik maakt van deze schepen zit dus met een probleem. Als binnenvaart zo eenvoudig beperkt kan worden door haar eigen concurrent, het spoor, dan gaat er veel mis.

Maashaven wat nu weer?

Nu lezen we opeens via borden dat in de Maashaven op één van de steigers je alleen maar mag liggen met schepen tussen de 90 en 110 meter!

Effecten van windturbines

In opdracht van Rijkswaterstaat is MARIN gestart met een onderzoek naar de effecten van windturbines op de veilige en vlotte doorvaart langs vaarwegen. Voor de plaatsing van windturbines geldt een specifieke beleidsregel (beleidsregel voor het plaatsen van windturbines op, in of over rijkswaterstaatwerken, 2001). De beleidsregel geeft onder andere aan hoe ver een windturbine uit de rand van de vaarweg geplaatst moet worden om hinder voor de scheepvaart te voorkomen.
Rijkswaterstaat overweegt de beleidsregel aan te passen.
Binnen het onderzoek is de ASV gevraagd in gesprek te gaan om onze ervaring en mening te horen over dit onderwerp. De eerste stakeholderbijeenkomst staat gepland op 6 juni 2023.

Gesperrt

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

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

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

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

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..….

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

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

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

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

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

Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

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

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

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

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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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