ASV Nieuwsbrief

oktober 2022

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
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Voorpagina: Jeroen strijker

Corrie Last, Peter van Veen, Liesbeth de Jonge, Jeroen Strijker, Ben Lubbers, Paul Markusse, Jaring Ruitenberg, Gerberdien en Cor le Sage; Machiel Smitsman en vele anderen

INHOUD

Voorwoord
4 Even voorstellen

Ledenvergadering van 1 oktober
5 Verslag najaarsvergadering
9 Erelidmaatschap
10 Gift Vaarwens
11 Stichting Vaarwens

CCR/CESNI
12 AIS en reddingsvesten
13 Verslag OTNB nautiek

Europa
14 Brief Europese Commissie crisissituatie binnenvaart
16 Vragen van Tom Berendsen

Amsterdam/Zaanstad
17 Corridorcentrale scheepvaart Amsterdam
18 Brief wethouder Zaanstad
18 Antwoord ASV op brief Zaanstad
19 Hoofdvaarweg Zaan alweer gestremd

Rotterdam
20 Nog Minder ligplaatsen in centrum Rotterdam
20 Ligplaatsen in de Schie

Toekomst Binnenvaart
21 Toekomstvisie binnenvaart
23 Kamerbrief overgangsbepalingen
26 Waarom toch?
31 Dag van de Binnenvaart

Veiligheid Binnenvaart
32 Fosfine
32 Hersenspinsel

Vergroening binnenvaart
34 Biobrandstoffen
34 Subsidieregeling motoren

Nautisch-Technisch
36 Brabantse kanalen
36 Beperkte bediening objecten Maascorridor tijdens feestdagen
37 Julianakanaal
38 Hinder sluizencomplex Hansweert
38 Verkeersmaatregelen Waalkade Nijmegen

Overleg Rijkswaterstaat
39 Vaartijdenboek

Politiek
43 Stand van zaken droogteproblematiek

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Voorwoord

Even voorstellen

Ik zal mij eerst maar even voorstellen aangezien ik nieuw ben in de denktank. Ik ben Peter van der Veen en vaar samen met mijn vrouw Vivianne en 2 kinderen (Eveline & Hugo) op de Sakura. Wij zijn bij de ASV gekomen, nadat Hugo was geboren in Nijmegen. Een verhaal wat je eigenlijk nooit hoopt mee te maken, gebeurde ons toch!

Even een kleine terugblik naar dat moment. Hugo werd geboren aan boord. Dit was niet gepland, maar alles verliep anders dan anders. Nadat hij geboren was, was er paniek, hij ademde niet! Met spoed werd er 112 gebeld en de ambulance werd opgeroepen. Omdat dit een PRIO1 status had, zou de brandweer en politie deze melding ook zien en zo werd de dichtstbijzijnde politieauto ook meegestuurd naar het opgegeven adres. Het adres wat boven op de dijk was en niet aan de binnenzijde van sluis Weurt op de muur. En daar was nog een obstakel: een poort! Die poort kon niet worden bediend vanaf de sluis. Al met al duurde het 14 minuten voordat de eerste hulpdienst aan boord stapte. De schipper (ik dus) was zelf door de poort gereden en was in hoog tempo naar de hulpdiensten gereden om deze mee te nemen naar boord. Hugo was gelukkig al aan het ademen, dus de extra hulpdiensten vertrokken weer. Hugo werd nog even nagekeken door de dokter en alles bleek in orde te zijn! Wat een geluk.

Nadat wij vertrokken waren uit Weurt, hebben wij contact opgenomen met ASV. We hebben ons verhaal gedaan, waarna ASV veel werk heeft verricht om bij de juiste partijen aan de bel te trekken. Wij werden overspoeld met telefoontjes van allerlei instanties en organisaties, zo ook RWS. Deze beloofde verbeteringen en aanpassingen. Helaas is tot op de dag van vandaag weinig te zien van deze aanpassingen, want de poort en dergelijke zijn nog steeds hetzelfde als 1,5 jaar geleden.

Na dit alles zijn wij lid geworden van ASV, want wij vonden dat ze dit super hadden gedaan en er voor ons waren op het moment dat wij ze ook nodig hadden. ASV stond bij ons al langer in de belangstelling, maar nu was het moment daar dat wij ook lid werden van deze mooie vereniging.

Op 1 oktober ben ik voor het eerst naar een vergadering gekomen, want er is wat aan de hand. Iedereen weet het, maar velen denken (ik betrapte mijzelf er ook op): het gaat toch goed zo. Totdat je je er een beetje in verdiept of, zoals ik, telefoon krijgt en een noodoproep hoort. Het bestuur van ASV heeft het moeilijk, te weinig leden in de denktank. Er werd dus druk gezocht naar nieuwe leden in de denktank, maar er was weinig animo. Na overleg met Vivianne wilde ik op de vergadering mijzelf aanmelden. Op de vergadering zelf kwamen meer mensen naar voren die hetzelfde dachten als ik. Het is namelijk van groot belang dat ASV blijft bestaan. Vooral vanwege het grote belang van de “kleinere” schepen. Het is voor ons allen erg belangrijk om variatie te hebben in scheepsruimte. We hebben elkaar meer dan ooit nodig. Er komen grote veranderingen aan. Sommige veranderingen zijn goed en andere juist weer niet. Met elkaar moeten we dit doen om op de juiste vaarweg nog met het juiste schip te kunnen varen.

Iedereen een behouden vaart!

Ledenvergadering

Verslag najaarsvergadering 1 oktober 2022

De voorzitter opent de vergadering door iedereen welkom te heten.

We als bestuur en denktank zijn blij met de grote opkomst. En dat is ook nodig; zoals het nu functioneert, gaat het niet. Er moet een verandering komen.

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

Naar elk lid, zowel donateurs als ZZP'ers, is een brandbrief verzonden. Daarin wordt vermeld waar de ASV nu staat ten opzichte van de contacten met het Ministerie e.d. Maar het werk dat het met zich meebrengt, moet gedaan worden door te weinig mensen en daar moet verandering in komen. Maar daar komen we later in de ochtend nog uitgebreid op terug.

Klacht aan Ministerie
We komen daar later uitgebreid op terug. Wij zijn, zoals u weet, daarin bijgestaan door onze advocaat om dit punt te begeleiden. We zijn blij met de verstandhouding. Er is een budget voor ingepland en daar komen we niet bovenuit.

Er is afgesproken binnen het bestuur en denktank dat er een vakantieperiode werd ingesteld. Maar juist bij de start viel het water in Nederland en op de Europese wateren zo ver weg, dat er veel van de vakantierust niet door kon gaan. Er werd door RWS een afvaartverbod voor alle schepen gesuggereerd bij een bepaalde waterstand op de IJssel. Onze leden, die daar veel komen, konden wel begrijpen dat je je schip op waterstand moet beladen, maar er moest geen vaarverbod komen. Ook is gebleken dat de aldaar varende schippers het onderling goed konden regelen en dat men niet gelijktijdig in een versmalling moest komen. Er moest dus veel met overheid en schippers worden gecommuniceerd.

Goedkeuring agenda
Deze wordt goedgekeurd, al was er al van afgeweken.

Goedkeuring notulen voorjaarsvergadering 2022
Deze worden goedgekeurd zonder opmerkingen, dank aan notulist Gerrie Kombrink-Vloo.

Een nieuw erelidmaatschap
Sunniva legt een plan voor om een erelidmaatschap uit te reiken.

Wij zijn van mening dat donateur lid Jannes Ooms het erelidmaatschap toekomt in verband met zijn vele jaren van betrokkenheid bij de ASV door zijn kunde en visie op het scheepvaartbeleid. Door een opname in het ziekenhuis kan hij op dit moment niet aanwezig zijn, maar cadeau en een toespraak aan Jannes en zijn vrouw Ineke wordt in de aankomende tijd voor gezorgd.

ASV en de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid
Sunniva heeft een mededeling van N-Z ontvangen. Eerst legt zij uit wat Noord-Zuid is. Toerbeurt vereniging Noord-Zuid is vorige eeuw opgericht door schippers, omdat er een hevige concurrentiestrijd heerste om lading te verkrijgen, wat inhield dat de vrachtprijs beneden de kostprijs kwam te liggen. Na afschaffing in 1998 is de vereniging niet opgeheven, dus hij bestaat nog steeds, maar is niet meer actief.

Ger Veuger legt in grote lijnen uit hoe men financieel kon bestaan door lidmaatschap en een provisie te berekenen over de aangeboden reis.

Er is nog een bedrag in kas waarvan de N-Z zegt het te willen onderbrengen in een organisatie die dezelfde doelstelling heeft als de N-Z. Men is tot de conclusie gekomen dat de ASV hetzelfde voorstaat, nl. een sociale en economische organisatie die de economische belangen van heel binnenvaart behartigt. We gaan met de N-Z verder om een overeenkomst te bespreken.

Stichting Vaarwens
Maria vertelt ons dat de ASV tijdens ons 75-jarig jubileumfeest op de receptie een geldbedrag mocht ontvangen om te besteden aan een goed doel. Na veel onderzoek is de keus op de Stichting Vaarwens gevallen. De Stichting Vaarwens schenkt gratis vaardagen aan onze medemens in zijn/haar laatste levensfase. We zijn ervan overtuigd dat het geschonken bedrag ook daar geheel aan ten goede komt. De vergadering keurt deze keuze ook volmondig goed.

Financieel verslag
Het financieel verslag wordt voor een deel uitgelegd, omdat we later in de ochtend over de toekomst van de ASV gaan vergaderen. Daarbij is het belangrijk te weten hoe de vereniging er financieel er voorstaat. Jessica legt het uit, ook middels beelden op de beamer. Wat de reserve is en wat moet er dit jaar nog binnen komen aan contributiegeld. We moeten er rekening mee houden dat er volgend jaar een kleine afname van leden is. Dit komt door pensionering van schippers en sloop of verkoop. Sunniva vertelt dat er momenteel minder toestroom van leden is dan wat jaren geleden. Het heeft ook zeker te maken dat de eisen die men stelt aan schip door de CCR en er twijfel bestaat als ondernemer om als particulier een schip aan te kopen. Vandaar dat het momenteel een onzekere tijd is. De vergadering stelt voor om volgend jaar bij het opmaken van de contributienota de indexering toe te passen. Er wordt gevraagd wat de betekenis is van bepaalde afkortingen op nota en dat wordt uitgelegd. Door enkele leden is de contributierekening niet direct ontvangen, soms in spam terecht gekomen, meldt men. Veelal wordt dit probleem veroorzaakt door de tel.provider, meldt de penningmeester.

Klacht van de ASV aan het Ministerie
Er is een geruime tijd geleden een drietal klachten ingediend bij het Ministerie. Deze klachten zijn onderdeel van de algemene klacht van de ASV over de wijze waarop

de betrokken ambtenaren zich tijdens en rondom het ONTB-overleg opstellen jegens de ASV. Dit alles is gedaan met medewerking van ons ingehuurde advocatenkantoor, met name Kirsten.

Wij als ASV zijn ervan overtuigd, dat dit een heel goede stap is geweest. We gaan niet over een overwinning spreken, maar na deze gebeurtenis lijkt de werkwijze van het Ministerie verbeterd, zo ook de omgang met elkaar. Dit alles is door Sunniva en Kirsten, mede door gebruikmaking van het diascherm uitgelegd.

Gesprek met Minister Harbers
Het was een eerste kennismaking en we moesten proberen de grootste problemen, waar de scheepvaart mee kampt, aan hem over te brengen.

Het vond plaats in een periode dat het water op de rivieren bijzonder laag was. Dus er is gesproken over het feit, dat het gevaar van hoog en laag water in aankomende tijd geen uitzondering zal zijn. Voor vervoer bij alle omstandigheden heb je een diversiteit van schepen nodig. Door het verdwijnen van de kleinere schepen ziet men dat het vervoer over water stagneert. Grote ladingstromen worden door andere schepen vervoerd als minder constante ladingstromen. De kleinere binnenvaart die bestemmingen aan de haarvaten kan leveren, moet wel kunnen beschikken over een goed functionerende infrastructuur. Dus de kleine binnenvaart moet behouden blijven, alsook de vaarwaters en kunstwerken aan de haarvaten. We zien wat er in Frankrijk speelt; alleen een hoofdvaarweg gedeeltelijk onderhouden is geen goede werkwijze. Wij als ASV kunnen gemakkelijk reageren m.b.t. knelpunten: alle leden zijn vervoerders, groot en klein, en hebben hetzelfde doel voor ogen; goederen vervoeren en je schip in staat houden om te kunnen vervoeren. Daarom zijn andere organisaties daar wat meer terughoudend in. Ook meldt een lid dat de Rijn voor grote schepen toch de belangrijkste vaarweg is en blijft. Dus er moet volgens de vergadering voldoende aandacht zijn voor grote en kleinere vaarwegen. De historie laat zien dat, sinds het registreren van hoog en laag water, het ook in 1800 zowel hoog als laag water kon zijn. Ook merkt men dat er toen vele gebieden onder water konden lopen zonder gevaar. Er was immers veel minder bebouwing dan nu.

Toekomst ASV
De voorzitter licht het onderwerp toe; het bestuur bestaat momenteel uit drie personen plus de woordvoerster. De voorzitter heeft volgend voorjaar haar termijnen uitgediend van twee maal vier jaar, dus treedt zij af. De penningmeester is door omstandigheden reeds uitgestapt, maar er is een vervanger uit het bestuur aangesteld. Ook is de functie van secretaris vacant; ook deze werkzaamheden worden door bestuur uitgevoerd. De nieuwsbrief, waar we best trots op mogen zijn, komt zesmaal per jaar bij ons binnen. Ook die wordt voor het merendeel geschreven door de woordvoerster, waarna het blad door mevr. de Jonge als eindredactie wordt samengesteld. Zij werkt met plezier hieraan, maar ook hier is er een domino-effect zichtbaar; het werk moet meer verdeeld worden.

De denktank bestaat al enkele jaren en bij de oprichting was er flinke belangstelling voor om daar in plaats te nemen. Terugkijkend over het afgelopen jaar ziet men dat de belangstelling is afgenomen.

En de mensen die staan geregisterd als denktanklid geven momenteel te weinig input aan het beleid. Er zijn op dit moment maar enkele personen direct actief.

Het bestuur zegt nadrukkelijk dat er volgend voorjaar een groot probleem zal ontstaan; er moet nu nieuwe aanwas van denktankleden komen. Er is namelijk besloten dat als men eerst denktanklid wordt, je later kunt doorstromen tot het bestuur.

Ook vraagt de zaal of er werk uitbesteed kan worden. Nog meer uitbesteden gaat niet lukken, is het antwoord. Tenslotte hebben de advocaten al een grote rol wat betreft lastige zaken. De overige taken (naast die van woordvoerder en beheerder ASV-media) kunnen niet anders dan door leden uitgevoerd worden.

Na deze voorlegging van feiten bleef het niet stil onder de leden in de zaal. Men kon duidelijk waarnemen dat men de vereniging wilde helpen om te kunnen voortbestaan. Is het een optie dat we soms bepaalde stukken laten liggen, wordt vanuit de zaal gevraagd. Sunniva merkt daarover op dat het in de praktijk zo niet werkt. Er zijn veel onderwerpen die rechtstreeks met elkaar verbonden zijn. Er zijn in afgelopen maanden veel lopende reacties geweest. Je ligt bv. voor een gestremd kunstwerk. Dan moet je wel een ligplaats hebben als tijdelijke wachtplaats. Kunnen oud-schippers nog bijstand verlenen, wordt geopperd vanuit de zaal. Goed bedoeld, maar in de praktijk staan oud-schippers daar in de meeste gevallen te ver vandaan, denkt het bestuur. Dat wordt beaamd van uit de zaal; als je stopt met varen is het de leeftijd die parten speelt en de binding met de scheepvaart verzwakt lichtelijk. Er is in het verleden wel veel input van de oudere garde geweest. Daar zijn we dankbaar voor en dit zal hopelijk ook blijven.

Kirsten, werkzaam als advocaat, merkt op dat alle juridische zaken veelal door het advocatenkantoor gedaan kan worden. Wij gebruiken dat al veel, met goede eindresultaten.

Een nieuwe werkwijze
Er is een verdeling van onderwerpen nodig. Met de verdeling wordt alleen het onderwerp aan het lid gestuurd waar zijn of haar interesses liggen. Zo beperk je voor de nieuwe denktankleden de overweldigende instroom van discussiepunten.

Dit wordt voorgesteld vanuit de zaal. Een lid meldt zich aan om van de denktank lid te worden, zegt toe om zich in te zetten samen met zijn partner dit plan op te zetten. Iedereen op de vergadering steunt deze gedachten volkomen, wat blijkt in aanmeldingen voor de denktank. Acht leden komen ter versterking in de denktank. Iedereen is blij en wenst de nieuwe denktankleden succes. Er wordt wel op gewezen hoe de ASV werkt en moet blijven handelen. Dus denktankleden koppelen altijd hun bevindingen terug naar het bestuur en gehele denktank, alvorens een standpunt in te nemen bij overleggen. Bij alle “commissies” zal (minimaal) een bestuurslid betrokken zijn.

De woordvoerster stelt als conclusie dat we een duidelijke richtlijn moeten creëren van waaruit we werken en dat we de mensen die de ASV vertegenwoordigen bij de overleggen wel het vertrouwen mee moeten geven.

Een mooie conclusie aan het eind van de ochtendvergadering is: Er is weer TOEKOMST als ASV.

PAUZE

Voorzitter opent het middagdeel van de vergadering met een rede. Zij begroet ook de uitgenodigde gasten t.w. Caroline Nagtegaal (Europarlementariër CDA), Eveline Jonker (Evofenedex) en Nicole van der Sman (afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen bij de directie Maritieme zaken).

Mededelingen: Er is een erelid benoemd en er zijn heden morgen acht nieuwe denktankleden benoemd.

Het woord wordt aan Caroline Nagtegaal gegeven:
In haar opening begon ze met de doop van een opleidingsvaartuig genaamd Ab-Invito, wat betekent “Vanaf het begin”. Dit opleidingschip heeft meerdere voortstuwingstechnieken en “zo zie ik de binnenvaarttransitie voor me”, aldus mevrouw Nagtegaal.

Zij heeft twee jaar aan een binnenvaartrapport gewerkt en dat is met ruime meerderheid aangenomen door het Europees Parlement. Daarmee lijkt de sector een stap dichterbij emissie loos vervoer in 2040 door de binnenvaart. Als reactie was het antwoord van uit de zaal “in 2040 is onze sector emissie loos, maar dus ook scheeploos”.

Nagtegaal: Ik vind dat niet alles in één keer veranderd kan worden, zoals de aandrijving van schepen. De sector zelf moet de keuze voorgelegd worden en ook de tijd krijgen om te transformeren. Conclusie: Er zijn meerdere transities denkbaar om te vervoeren met minder uitstoot. Momenteel kampen we met een hoge brandstofprijs, belastende walstroomaansluiting en het tekort aan ligplaatsen.

Kansen voor de binnenvaart
Nagtegaal: Er zijn kansen voor de binnenvaart, juist in Europa. De ambitie is om in 2050 50% meer goederen over water te vervoeren.

Tevens pleit zij voor een binnenvaartfonds van wel tien miljard euro, dat in de kosten moet voorzien om zich aan de eisen van de toekomst te kunnen voldoen.

In de zaal verrees gelijk de vraag wie dit fonds vult, alleen de schipper? Nee, dat zeker niet. Er bestaan in Europa ook financiële gelden en ook de verladers en ontvangers kunnen bijdragen. Men spreekt vanuit de zaal de hoop uit dat iedereen een aanvraag moet kunnen indienen, dus ook eenmansbedrijven. Maar voor schippers die nu in nood verkeren, komt het extra geld wel te laat. Zo laat een schipper weten “Ik moet nu een nieuwe motor hebben. Een stage V motor kost € 400.000 en die heb ik niet en kan je het wel betalen dan is er een lange levertijd van motoren, dus wij als sector staan met de rug tegen de muur. Wij willen wel, maar het gaat niet”.

Er wordt afgesproken dat deze schipper de contactgegevens ontvangt van zowel mevrouw Nagtegaal als van mevrouw van der Sman (dat is inmiddels gebeurd, red) om hier verder op in te kunnen gaan.

De technische eisen:
Als ASV vragen we al jaren aandacht om de overgangsbepalingen van de ROSR niet voor bestaande schepen te laten gelden; die kunnen daar niet aan voldoen. U vraagt om een grote diversiteit van schepen maar als de eisen zo blijven, verdwijnen er nog veel meer schepen. Tot op heden vindt de ASV te weinig gehoor bij de CCR. Is er een mogelijkheid om voor verschillende schepen met meerdere categorieën te werken, bv. vanaf een bepaald bouwjaar van schip?

Caroline Nagtegaal vraagt nadrukkelijk om de problemen waar de schipper tegenaan loopt, bij haar te melden, zodat zij rechtstreeks input heeft uit de sector. De zaal kon direct wat punten noemen, zoals brandstoffen, CCR eisen, infrastructuur. Deze neemt zij mee.

Laag water
Door Sunniva wordt een toelichting hierover gegeven. Wat is een oorzaak, het gevolg en wat is de mogelijkheid om daarop te anticiperen. Uit de zaal komt naar voren dat de Rijn altijd een gletsjerrivier is geweest, maar het nu meer een regenrivier aan het worden is. Dus bij de klimaatverandering waar we nu mee worden geconfronteerd, ondervinden we de gevolgen. De Waal is bij lage waterstand op de Rijn een groot probleem. Toen men grotere eenheden op de Waal ging toestaan, werd de rivier op veel plaatsen recht getrokken, waardoor het water sneller de zee ging bereiken, dus minder opstuwing geeft.
Er werd zelfs gesproken aan wie er voorrang gegeven werd als er niet voldoende water in een kanaal aanwezig was om toe te laten. De ASV is met een duidelijke uitspraak gekomen. Elke ontvanger wordt gelijk behandeld, geen voorrecht voor een bepaald transport. Ook het boetebeleid wordt aangehaald. Dat men zoiets niet passend vindt als je dieper ligt er dan wordt aangegeven. We konden wel zien dat er niet voldoende andere vervoersmodaliteiten zijn om vervoer van de binnenvaart over te nemen. Ook door minister Harbers is dat erkend.

De tijd van modernisering is ons niet vreemd, maar er gebeuren zaken wat ons niet veilig overkomt. De automatische bediening van kunstwerken laat veel te wensen over qua veiligheid. Zelfs is men bezorgd of het netwerk wel voldoende stroom kan leveren. Als er steeds meer schepen elektrisch gaan varen, is er dan voldoende elektrische capaciteit aanwezig?

De EOC vindt op dit moment het op afstand besturen en navigeren van schepen te gevaarlijk, maar het autonoom varen en met onderbemanning is steeds meer mogelijk gebleken. Het blijft een punt van zorg.

Een mooie bestemming voor een mooi cadeau

Na de pauze volgt een presentatie door Maria over het bedrag wat de ASV ontvangen heeft van evofenedex voor het 75-jarig jubileum en waar het heen gaat; in de ochtend is al toestemming door leden gegeven het bedrag aan Stichting Vaarwens te doneren. Ook Evofenedex vindt het een goede besteding.

Samenwerking met evofenedex
Evofenedex komt ons uitleggen dat er sinds geruime tijd wordt samengewerkt met de ASV. Samen vormen we met de schippers de vervoerketen en hebben elkaar nodig om de model shift en de vergroening een kans te geven. Er zijn reeds verschuivingen van de weg naar het water, bv. vanuit Polen, en het natransport vindt plaats over de weg. Het is in vele opzichten vooruitgang, zoals dat de filedruk verminderd wordt, er minder CO2 uitstoot plaats vindt en veiliger vervoerd wordt en er heerst momenteel een chauffeurstekort.

De vergadering vraagt of de binnenvaart een eerlijke kans krijgt om nieuwe vervoerstromen aan te trekken. Als de spoorwegen worden gecontacteerd is dat in veel gevallen voor meerdere jaren achter elkaar. Het antwoord is dat het soms wel gebeurt, maar dat de wens in veel gevallen is de goederen via het water te laten vervoeren.

Digitalisering in de binnenvaart
Er wordt ons wel altijd opgedrongen om te digitaliseren, maar wat is daar het voordeel van? Het is niet altijd zichtbaar, wat de voordelen zijn. Deze gaan wel steeds groter worden. Waarnemen waar de goederen zich bevinden, laad- en losrappor-

ten doorgeven e.d. Dit wordt steeds meer de norm.

Momenteel worden er ook te weinig containers via de binnenvaart vervoerd en hier is de digitalisering al verder dan in het bulkvervoer, maar het komt regelmatig voor dat een schip wachtdagen bij de afhandeling oploopt. Dat is ten nadele van het vervoer over water.

Fosfine
Na het eerste ongeluk wat door fosfine is ontstaan, is het heden ten dage nog zeer slecht gesteld met de regelgeving in deze. De protocollen die zijn opgesteld, werken niet voldoende en worden verschillend behandeld. Zeeschepen waar hun lading in behandeling is, melden dit niet aan de havenautoriteit of weten zelfs niet wat zij vervoeren. Wij als vervoerders zijn geen deskundige in deze; verladers en havens moeten allemaal eenzelfde protocol uitvoeren. In België gaat het beter dan hier in Nederland. Wij geven u mee dat fosfinepillen verboden moeten worden. Deze zijn veel te gevaarlijk voor bemanning van de schepen. In Oss is er een verandering merkbaar sinds de laatste verlading in schepen waar het helemaal mis ging. Er staat op papier dat het de bedoeling was dat een half jaar na april 2022 alles geregeld zou moeten zijn, maar dit wordt helaas niet gehaald. Dan wordt het wel tijd om voor dwingende maatregelen te pleiten.

Gevaarlijke situaties tussen binnenvaart en pleziervaart
De afgelopen tijd zijn er aanvaringen geweest met pleziervaartuigen, maar nog veel meer bijna-aanvaringen. Wat kunnen en moeten we hieraan doen? Er gaat een roep uit om een vaarbewijs te verplichten. Maar over welke grootte praat men dan van het pleziervaartuig? De mening van de zaal is dat een vaarbewijs voor een jachtenschipper ingevoerd mag worden op vaarwateren waar ook beroepsvaart plaatsvindt. Bij jachten boven de 15 meter is er in veel gevallen een kundig persoon aan boord. Maar laten we de pret die men beleeft van het varen, niet helemaal wegnemen. Geen vaarbewijs, dan vaar je op kleine vaarwateren, is iedereen van mening. Overigens is Nederland het enige land waar geen verplichting is. Zonder bewijs mag er worden gevaren op kleine pleziervaartuigen.

Er zijn bepaalde gebieden waar veel meldingen binnenkomen van gevaarlijk vaargedrag, omgeving Kerkdriel is er daar één van. Er is een 0900 tel. nr. waar men een melding door kan geven, maar in veel gevallen duurt de eventuele opvolgende actie te lang om adequaat op te treden. Rijkswaterstaat vertelt dat er niet overal beschikbaar materiaal en personen zijn om ter plaatse te komen. De zaal vindt dat er duidelijk moet worden aangegeven dat een vissersbootje zijn sport niet mag uitoefenen onder een brug. Deze zijn voor de beroepsvaart praktisch onzichtbaar. RWS is wel met een onderzoek is gestart naar plaatsen langs de Maas, waar er spudpaal locaties worden aangewezen.

WVTTK
Er is nog steeds een ligplaats tekort en er wordt veelal een verschillende regeling gehanteerd. Als je het Merwede kanaal neemt, dan mag je aan een kant een week liggen, aan de andere kant 3 weken. De asielboten/vluchtelingenboten die een ligplaats wordt toegewezen, nemen wel een plaats in van de binnenvaartschepen. In Twente is het nog steeds niet geregeld dat er een geldend tarief gehanteerd wordt. Daar wordt in sommige gemeentes 2 maal havengeld geheven als men lost en aansluitend laadt. Zelfs in het Rotterdams havengebied weet het WBR niet wat de gemeente Rotterdam geregeld heeft. Overigens komen er na veel klachten nieuwe palen bij de ADM in de Europoort. We blijven de commissie bezoeken, maar er zal meer openheid van zaken moeten komen.

Er komt ook uit de zaal een mededeling dat er een containeroverslagplaats in Deventer komt, binnen de sluis, en daar zal ook een nieuwe sluis gemaakt worden.

De constatering dat het boetebeleid bij het ILT zeer eenzijdig te werk gaat, wordt besproken. Bij het uitschrijven van een proces-verbaal duurt het een lange tijd wanneer het ontvangen wordt door gepleegde, maar de tijd om daar een bezwaar tegen in te dienen, is minimaal.

Wanneer krijgt een schip buiten bijzondere gebeurtenissen een controle op afstand van het ILT, werd uit de zaal gevraagd.
Antwoord: het vindt in, normale gevallen, om de 2 jaar plaats, kunnen wij beantwoorden.

Keuring van patenten: vroeger was de geldigheid 3 maanden na einddatum. Is daar een wijziging in gekomen, vraagt een lid. Ja, het is door de corona uitbraak versoepeld, maar nu geldt dat niet meer.

Nu is 1 maand ervoor tot einddatum (je verjaardag) je vaarbewijs/patent geldig. Dat is nu een minpunt: je moet nu 1 maand voor je verjaardag een nieuwe keuring ondergaan.

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor de betrokkenheid op deze ASV-vergadering. Op- en aanmerkingen zijn nodig om te besturen zoals u als leden voor ogen heeft.

Er staat ons een drankje en hapje te wachten en de voorzitter wenst eenieder wel aan boord of thuis.

Aldus naar waarheid opgemaakt: Paul Markusse

Erelidmaatschap Jannes Ooms

Tijdens het ochtenddeel van de najaarsvergadering hebben de aanwezige leden unaniem ingestemd met het voorstel om Jannes Ooms, wegens bewezen diensten, het erelidmaatschap van de ASV toe te kennen. Helaas was de heer Ooms net daarvoor in het ziekenhuis opgenomen wegens hartklachten, dus we konden Jannes niet het erelidmaatschap noch het bijbehorende beeldje overhandigen. Ook konden we Ineke niet de bloemen overhandigen, die zij zo hard heeft verdiend.

Helaas moeten die zaken op een later moment plaatsvinden, maar het goede nieuws is dat Jannes weer uit het ziekenhuis is en aan de beterende hand lijkt te zijn.

Bij een erelidmaatschap hoort natuurlijk ook een toespraakje en dat hebben we in ieder geval aan de leden voorgelezen, zodat zij te horen hebben gekregen wat aan Jannes en Ineke gericht is.

Het toespraakje ter ere van het erelidmaatschap van Jannes Ooms

Lieve Jannes en Ineke,
Ja, ja ik zeg “lieve” Jannes en Ineke, want zo voelt het heel erg voor mij. Jannes en Ineke, al jarenlang betrokken bij de binnenvaart met hart voor degenen wiens belangen behartigd dienen te worden. Een stille kracht, die Jannes, met achter hem staand natuurlijk Ineke. Altijd aanwezig, nooit vanuit een eigen belang redenerend, het geweten van de ASV. Ik herinner me de overleggen, al jaren geleden, over de weg die de ASV in zou moeten slaan. Het meedenken over statuten en beleidszaken, altijd met empathie voor degenen die zich minder staande kunnen houden in deze maatschappij dan degenen die over ons besluiten nemen. Altijd denkend aan de wijze waarop er eventueel iets bereikt kan worden, meedenkend, meelevend.

Ook wijzelf werden, vriendelijk maar beslist, terecht gewezen als we van de juiste paden dreigden af te wijken. Nooit met stemverheffing, wel met veel gevoel en emotie en de nodige feitenkennis. En dat werkt goed, kan ik vertellen.

Er waren door al die jaren heen gelukkig heel veel positieve zaken. Zo zagen we samen de ASV, die op een haar na verdwenen was, weer helemaal opleven. Niet alleen door een toename van leden, maar ook door de wijze waarop de ASV door vele partijen simpelweg niet langer genegeerd kon worden. Daarmee bereikten we heel wat en dat gaf natuurlijk voldoening.

Ik denk ook aan de vele nieuwjaarsborrels en de zeiltochtjes als beloning na een denktankoverleg, waar we ook eens over andere zaken konden praten dan de ASV. Maar ook als het heel gezellig was, was er altijd die zorg. Zorg voor een sector die Jannes zo aan het hart ging.

Jannes en Ineke hebben zichzelf veel jaren vrijwillig in dienst gesteld van een sector waarbij je je eerlijk gezegd weleens afvraagt of al die inzet wel erkend, laat staan op waarde geschat, wordt. Niet dat Jannes daarmee zit: die vond al die jaren dat je gewoon moet doen wat je moet doen. Desnoods ten koste van henzelf. En dat ging weleens erg ver. Zo heeft Ineke Jannes vaak moeten missen als die opeens op pad ging omdat dat nodig was “voor de goede zaak”.

Ik denk aan het feit dat Jannes, als vertegenwoordiger van de ASV, de schippers die opgesloten lagen in de haven van Deventer een hart onder de riem ging steken. Lid of geen lid; een schipper in nood dient geholpen te worden. En dat uitgangspunt is van enorme waarde gebleken, zie de dankbare reacties van de betrokkenen.

Ik denk aan Jannes die met zorg op het laatste denktankoverleg aanwezig was, zorg over de wijze waarop de ASV moet kunnen functioneren in een tijd waar de vraag naar input van de ASV enorm is, maar de inbreng van leden niet aan die vraag kan voldoen. Wat wordt de toekomst van de ASV en hoe moeten de belangen van de binnenvaartschippers dan toch behartigd worden? Een zorg, maar een zorg waar Jannes van inziet dat de oplossing boven zijn macht ligt.

De wijze waarop we ook dat gesprek met elkaar weer gevoerd hebben vond ik zo typisch Jannes: geen verwijt, geen boosheid, maar louter betrokkenheid en ja, dus zorg over hoe het nu verder moet.

Wordt het gezien? Wordt het erkend? Doet dat ertoe? Voor Jannes niet. Voor mij wel. Daarom een beetje erkenning op deze manier. Waar wij onze dank uit willen spreken voor deze jarenlange enorme inzet voor ons allemaal.

Wij denken te weten dat Jannes noch Ineke dolgraag in de schijnwerpers staan. Die bescheidenheid siert hen en de wijze van uitreiking van dit erelidmaatschap past dan ook bij hen. Niet in de schijnwerpers, maar wel in ons hart.
Dankjewel Jannes en Ineke, voor alles wat jullie in zoveel jaren voor de binnenvaart hebben gedaan.

Namens bestuur en denktank
Sunniva Fluitsma

Inmiddels hebben Cor en Gerberdien Le Sage de eer gehad om Jannes zijn erelidmaatschap te overhandigen.

In de najaarsvergadering konden Jannes en Ineke niet aanwezig zijn.

Zowel Jannes als Ineke werden hartelijk bedankt voor hun jaren inzet voor de binnenvaart.

Ook is aan hun tekst met de hartelijke woorden van Sunniva voorgelezen, die op najaarsvergadering al aan de aanwezigen leden was voorgelezen.

Gift Vaarwens

Besteding gift evofenedex

Tijdens de najaarsvergadering heeft Maria een toespraakje gehouden, waarin zij uitgelegd heeft wat de keuze is geworden van de ASV wat betreft de besteding van het cadeau van Evofenedex.

Beste leden:

Zoals u allen weet, heeft de ASV zijn 75-jarig bestaan groots mogen vieren. Ieder lid mocht daar getuige van zijn. Wat gebruikelijk is, en ook is gebeurd, zijn er diverse relaties en politici de ASV komen feliciteren met ons bestaan van 75 jaar. Ook mochten wij een geldbedrag ontvangen dat door ons besteed mag worden aan een goed doel, waarvan wij denken dat het daar goed besteed wordt.
Er zijn vele doelen voorbij gekomen die onze aandacht trokken. Maar je gaat toch een keuze maken.

Zo viel uw bestuur en denktank toch wel op dat er een stichting reeds geruime tijd bestaat en dat is de Stichting Vaarwens!

Stichting Vaarwens is ontstaan in 2007 en vormgegeven door Evert Stel & Inge de Graaf. De stichting werft haar inkomsten uitsluitend aan door giften. In 2020 heeft men een nieuw vaartuig laten bouwen dat volledig aan de behoefte van de patiënt voldoet.

De stichting Vaarwens schenkt gratis vaardagen aan onze medemens in zijn/haar laatste levensfase.

Vaarwens is een stichting die gevestigd is in Amsterdam. De stichting heeft een ANBI status en is daarmee door de Belastingdienst aangemerkt als een Algemeen Nut Beogende Instelling. Dergelijke instellingen kunnen gebruikmaken van bepaalde belastingvoordelen bij erven en schenken.

Bij deze Vaarwens zijn 70 vrijwilligers aangesloten die vanaf de aanvraag tot het varen zelf en de terugreis verzorgen als nodig ook ambulancevervoer. Er zijn slechts twee personen werkzaam in loondienst. Tijdens een vaardag is er gediplomeerd personeel aan boord en is er direct contact met havenmeesters en hulpdiensten.

Door ons is de vraag gesteld: De giften die erbinnen komen, hoe verdeelt men die? Gaat het naar willekeurige wensen en hoe worden die verdeeld?

Er wordt naar een aanvraag vaarwens gekeken en of die te realiseren is en niet naar afkomst van de persoon die aanvraag indient. Ook de naasten van de patiënt kunnen de vaardag aan boord meevaren.

Onze conclusie was dat het gedoneerde geld wordt besteed waar voor het bedoeld is.

MVG: Paul en Maria.

Papendrecht 11 okt 2022
Vanmiddag mocht de ASV de cheque van € 575.00 uitreiken aan de Stichting Vaarwens.
Zoals U allen weet heeft de ASV een cheque ontvangen van de Evofenedex ter gelegenheid van ons 75 jarig bestaan. Dit mocht besteed worden aan een goed doel. Uiteindelijk werd in de vergadering van 1 oktober besloten door de leden dat het Stichting Vaarwens werd.
MVG : Paul en Maria

Stichting Vaarwens: Een mooi cadeau

De ASV-leden hebben unaniem het voorstel aangenomen om het door evofenedex zo genereus geschonken bedrag in verband met het 75-jarig bestaan van de ASV ten goede te laten komen aan “Stichting Vaarwens”.

Meer informatie is te vinden op https://www.stichtingvaarwens.nl/

En dit was een reactie

Namens mijzelf, het bestuur, alle vrijwilligers maar bovenal de vaargasten wil ik jullie alvast heel hartelijk bedanken en ik kom namens de stichting heel graag volgende week de cheque in ontvangst nemen.

Wat is Stichting Vaarwens?

GEDREVEN DOOR WATER

Een dag, een schip, voor één ernstig zieke en zijn/haar naasten

Sinds 2007 maken we individuele gratis dagtochten met mensen die in hun laatste levensfase verkeren.

Ons doel:
Stel... u hebt de slechte tijding gekregen dat u ongeneeslijk ziek bent.
Stel... u loopt thuis rond om uw laatste zaken te regelen, of u zit in een rolstoel, in een ziekenhuis, in een hospice en u kunt er nog een dag uit om alleen met uw naasten een geheel verzorgde vaardag te maken op een heerlijk schip.

Stichting Vaarwens regelt het allemaal. **GRATIS!**

Onze resultaten:
Inmiddels hebben vele honderden ongeneeslijk zieke en uitbehandelde mensen ervaren hoe het is om er nog één keer een dag uit zijn in een geweldige omgeving en ambiance. Op deze site staan alle vaardagen omschreven met veel fotomateriaal. Kijk en overtuig u van de emotionele waarde van dit prachtige doel.

Ons bereik:
Onze gasten komen van Groningen tot Goes en van Hengelo tot Haarlem, dus opereren we landelijk. De schepen varen altijd centraal in waterrijk Nederland en is voor iedereen binnen enkele uren bereikbaar. Op het kaartje kunt u ons bereik zien.

Ons verzoek:
Help ons de vaardagen te kunnen blijven schenken en doneer mee aan een dag ontzorging.

Uw donatie:
De stichting draait nagenoeg volledig op vrijwilligers en uw donatie wordt volledig benut voor de stichtingskosten en om de schepen te kunnen laten varen. Stichting Vaarwens heeft de ANBI status, en de fiscale aftrek voor een gift aan een Anbi is 125% tot een maximum van € 1250.-

Onze tegenprestatie:
Een vaardag wordt volledig en kosteloos voor de gasten verzorgd.

Daarbij behoort o.a. de gehele organisatie, eventueel ambulance transport, eventuele verpleging, de catering, de onkosten voor het inzetten van het schip etc...

De stichting drijft op (inmiddels ongeveer) 90 vrijwilligers, aangestuurd door het bestuur en de oprichters Inge de Graaf en Evert Stel.

Geschonken aan 75 jaar ASV

door

evofenedex

aan Stichting Vaarwens

€ 575,=

CCR/CESNI

AIS en reddingsvesten

Gebruik AIS voor toezicht en handhaving

in Nederland zijn AIS-gegevens in verband met de bescherming van persoonsgegevens niet zonder gericht formeel verzoek of vordering toegankelijk voor toezicht en handhaving. Hoe wordt hier in andere landen mee omgegaan?

AIS-gegevens worden door de bevoegde autoriteit, zoals Rijkswaterstaat, gebruikt voor nautisch beheer, dat wil zeggen het verzorgen van vlot en veilig scheepvaartverkeer. Daar vallen toezicht en handhaving niet onder. Toezicht en handhaving zijn ook geen met nautisch beheer verenigbaar doel, daarvoor wijkt het doel te ver af van het doel waarvoor RWS verzamelt/verwerkt. Noch de politie, noch ILT zijn nautisch beheerder en schippers hoeven ook niet te verwachten dat op hen betrekking hebbende AIS-gegevens zondermeer toegankelijk zijn voor toezichthouders en/of opsporingsambtenaren.

Wanneer is gebruik AIS niet verplicht?

a. indien de schepen zich in een overnachtingshaven bevinden;
b. indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan;
c. voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.

1. Schepen die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dienen dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart te gebruiken. Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus moet voldoen aan de bepalingen van deel I “Standaard voor het systeem voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie” van ES¬RIS. Het vergelijkbare apparaat voor de weergave van elektronische kaarten en de elektronische binnenvaartkaart moeten voldoen aan de Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS¬gegevens aan boord van schepen (Besluit 2021-I-11).

2. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig de bepalingen van deel II “Standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart” van ES-RIS worden gezonden:

a. User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
b. naam van het schip;
c. scheeps- of samensteltype overeenkomstig de bepalingen van deel II “Standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart” van ES¬RIS;
d. Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
e. engte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
f. breedte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
g. positie (WGS 84);
h. snelheid over de grond;
i. koers over de grond;
j. tijd van de elektronische positiebepaling;
k. vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
l. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11;
m. oproepcode.

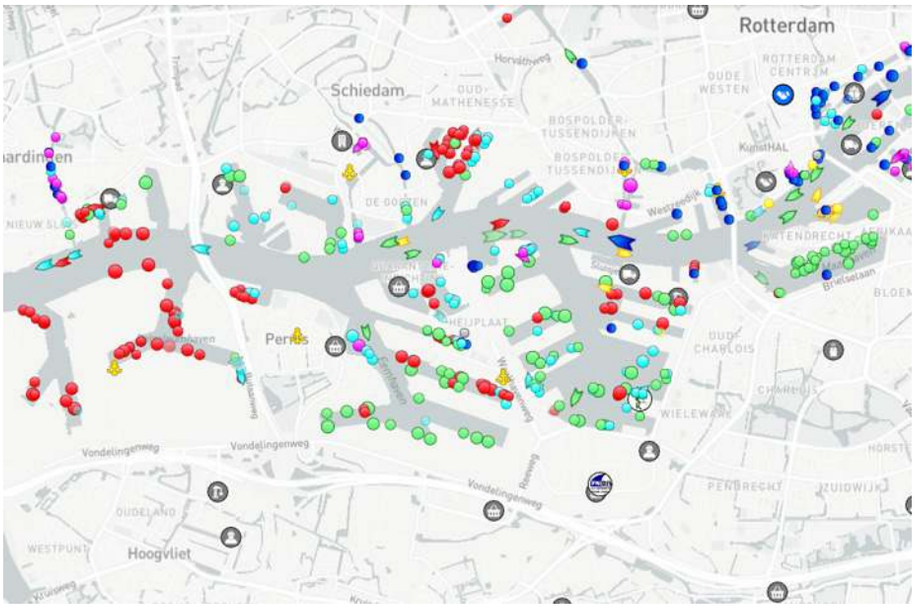
3. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:

a. lengte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
b. breedte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
c. scheeps- of samensteltype overeenkomstig de bepalingen van deel II, “Standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart”, van ES-RIS;
d. vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
e. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11.

Over reddingsvesten:
De regelgeving is:

6. De bemanningsleden en de andere personen aan boord moeten reddingsvesten overeenkomstig artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN dragen

a. bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor het in het water vallen bestaat,
b. bij het verblijven in de bijboot,
c. bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
d. bij verblijf en werkzaamheden



aan dek en in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig of relingen als bedoeld in het vijfde lid niet doorlopend zijn geplaatst. De werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt."

De vraag is:
Aan boord van vaartuigen moet zich voor ieder zich regelmatig aan boord bevindend persoon een voor hem persoonlijk geschikt, automatisch opblaasbaar reddingvest onder handbereik bevinden, dat voldoet een bepaalde NEN-normen en SOLAS (artikel 13.08 lid 2 ES-TRIN in navolging van artikel 1.08 lid 6 RPR). De Nationale politie constateert dat desondanks reddingsvesten niet altijd juist functioneren en vraagt zich af of wijzigingen in wetgeving noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld het voorschrijven van een persoonsgebonden reddingsvest waarvan elk bemanningslid zelf het juist functioneren moet beoordelen. Betere communicatie over het in orde moeten zijn van reddingsvesten kan ook bijdragen aan verbetering van de veiligheid op dit punt.

Reactie
Voor zover getwijfeld wordt aan de werking van een bepaald merk vest, dat technisch niet in orde is maar wel door de keuring (wie doet dat?) komt, bevatten artikel 1.08 lid 3 en 4 RPR, onder verwijzing naar ROSR en RSP, op zichzelf voldoende duidelijke voorschriften. Indien er handhavingsproblemen t.a.v. voorschriften inzake reddingsmiddelen zijn is de vraag: zijn die gerelateerd aan de inhoud of redactie van de genoemde regelingen, of anderszins? Op grond van artikel 1.02 lid 5 RPR is de schipper verantwoordelijk voor de naleving van het reglement. In ieder geval zou communicatie over dit onderwerp om schippers en andere bemanningsleden op het goed moeten functioneren van reddingsvesten te wijzen zinvol kunnen zijn, indien dit een breder spelend probleem blijkt te zijn.

Sunniva

Verslag OTNB nautiek

Aanwezig namens ASV Sunniva en Gerberdien

Voorstel tot invoering van een nieuw artikel (1.26) om tijdelijk te mogen afwijken van de bepalingen van het RPR

Er kunnen ontheffingen worden verkregen voor proeven onder voorwaarde dat ze tijdelijk en veilig zijn. Bv. proeven aan boord op afstand besturen en autonoom varen.
Men denkt de aanvraag nu toeganglijk is en ook veilig genoeg.

Aanpassing van de artikelen 14.11 en 14.12 van het RPR met betrekking tot de overnachtingshavens Bovenrijn en Waal, alsmede de vluchthaven bij Emmerich

De voorschriften voor deze havens worden gelijk, 3x24 uur ligtijd.
Op de vraag van de ASV of de term overnachtingshaven net als in Haaften nog voor problemen kan gaan zorgen, dacht men dat dit niet zo snel zou gebeuren. In Haaften is er een andere eigenaar bij die moeilijk doet.
Overigens loopt er nog een bezwaar van KBN tegen het besluit in Haaften, dat de haven alleen in de nacht gebruikt mag worden door de binnenvaart. De CCR is hierover geïnformeerd.

Aanpassing van artikel 6.21, tweede lid, van het RPR ten aanzien van aan stuurboord meegevoerde duwbakken

Raadpleging van het bedrijfsleven om na te gaan of, wanneer één of meer duwbakken gekoppeld worden voortbewogen, deze alleen langszijde in een rij mogen worden gekoppeld;
valt het vierde lid al onder het derde lid van artikel 6.04 van het RPR?
Dit mag dus ook aan stuurboord.
Voorwaarde blijft wel dat het blauwe bord goed zichtbaar moet zijn.

Wijziging van de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en Sankt Goar boven hoogwaterpeil I

Voor de afvaart gaat hier een snelheid van 24 km gelden.

Voorstel tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement om de coherentie van de kilometerpunten in het RPR te waarborgen (artikel 11.01, vijfde lid, en artikel 12.01, derde lid, onderdeel b, van het RPR)

Hier zat kennelijk een verschil in, wat nu wordt aangepast.

Evaluatie van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat

Nederland is geen voorstander om alle duwbakken uit te rusten met een AIS.

Elektronisch melden

Voorstel van Duitsland is om te beginnen met invoering bij schepen > 87 meter.
Voorstel Nederland is om het gelijk bij alle schepen > 20 meter in te voeren
De ASV heeft aangegeven het gelijk bij alle schepen in te voeren wel heel veel is en bovendien moet er een betrouwbare back-up zijn, want netwerken hebben nogal te vaak storingen of zijn te gevoelig, waardoor er problemen gaan ontstaan met melden.

Interpretatie van de artikelen 1.02 en 1.09 van het RPR in het licht van geautomatiseerd varen

België heeft een notitie gemaakt voor als je op afstand bestuurt waar je tegenaan loopt en als proeven zijn gedaan om te kijken of dingen structureel kunnen worden opgenomen.
Bij geautomatiseerd varen zijn er twee onderwerpen die spelen.
1. Dingen die aan boord automatisch gaan.
2. Op afstand besturen.

In het RPR moet er overigens altijd een schipper aan boord zijn.

Cybersecurity en RPR

De vrijwilligersgroep heeft een aanbeveling gedaan, maar ziet niet veel mogelijke problemen aan boord, zodat de schippers geen extra regelgeving hoeven te verwachten.

Koppeling van het blauwe bord aan een Inland ECDIS-apparaat

Duitsland had een voorbeeld aangedragen in een presentatie over dit onderwerp, maar er zijn geen andere inzichten op dit punt gekomen.
Dus geen verplichte koppeling.

Europa

Brief Europese Commissie crisissituatie binnenvaart

ASV stuurt brief aan de Europese Commissie DG MOVE betreft crisissituatie binnenvaart

Op 21 september heeft de ASV een brief gestuurd aan Adina Vălean, Directorat General for Mobility and Transport.

Namens de schippers werkzaam in de binnenvaart vraagt de ASV daarbij haar aandacht voor het feit dat de klimaatverandering tot gevolg heeft dat de schommelingen tussen hoog en laag water (op de Rijn) zullen toenemen. De ASV wees daarbij op het feit dat er daarom een diversiteit nodig is van schepen. Met hoger water moeten er tenslotte andere schepen ingezet kunnen worden dan tijdens laag water.

We weten dat, zeker bij de Rijn, er een extra probleem ontstaat vanwege het feit dat dit een gletsjerrivier is, waarbij de kleiner wordende gletsjers in de Alpen van de Rijn meer een neerslagrivier maken. Op deze klimaatontwikkeling had natuurlijk geanticipeerd moeten worden. Dit hadden wij ook verwacht van Europa, maar zeker van de CCR die toch ooit opgericht is om de bevaarbaarheid van de Rijn te optimaliseren en blokkades te slechten.

Voor verladers wordt de keus uit verschillende scheepstypen te beperkt wat al geleid heeft tot leveringsproblemen ten tijde van laag water.

De ASV stelt daarbij dat men het gegeven dat de natuur ons verrast met dit extreem lage water kan beschouwen als overmacht, maar het feit dat er slecht met de vaarwegen en met de noodzakelijke binnenvaartschepen omgesprongen een keuze is.

CCR saneert alle kleinere schepen uit de markt

Dat de CCR willens en wetens een essentieel deel van de binnenvaartvloot (alle oudere DUS alle kleinere schepen) uit de actieve vaart saneert, werpt zijn wrange vruchten af. Het zijn de schepen die nu zo nodig zijn, nu de grotere schepen hun lading niet meer mee kunnen nemen.

Ook de oorlog in Oekraïne wijst ons op het feit dat vervoersstromen flexibel ingezet moeten kunnen worden. Ladingstromen verschuiven (denk aan het graan vanuit Oekraïne dat nu van andere plekken aangevoerd moet worden), net als benodigde vervoersmiddelen (denk aan Oekraïense vrachtwagen(chauffeur)s die niet meer beschikbaar zijn). De verladers en bevrachters bemerkten al vóór de oorlog een tekort aan kleinere schepen (zie de gezamenlijke brandbrief van ASV, PTC en evovenedex) die juist in dit soort tijden van groot belang zijn om de goederenstromen te waarborgen.

In strijd met aangenomen resolutie
Op 14 september 2021 heeft het Europees Parlement een Resolutie aangenomen: “naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa”
Daarin spreekt het Europees Parlement uit dat men het volgende wil bereiken: Verschuiving naar andere goederenvervoerswijzen: goederenvervoer over de binnenwateren in plaats van over de weg
We lezen daarin onder andere:

Het Europees Parlement,
11.
merkt op dat het vervoer over water
- *een efficiënt, betrouwbaar, veilig en klimaatbestendig infrastructuurnetwerk nodig heeft*
- *vanwege het probleem van overstromingen en lage waterstanden,*
- *dat alleen maar zal verergeren als gevolg van de klimaatverandering,*
- *betreurt het feit dat onvoldoende rekening is gehouden met*
- *de problemen van de binnenvaart*
- *als gevolg van overstromingen en lage waterstanden,*
- *en merkt op dat het van cruciaal belang is om de bevaarbaarheid te garanderen;*

en
Het Europees Parlement,
8.
is van mening dat het onbenutte potentieel van de kleinere waterwegen moet worden erkend om de rechtstreekse concurrentie met het wegvervoer te versterken door te zorgen voor een gedetailleerd, uitgebreid en complex netwerk dat wordt onderhouden en bevaarbaar is; verzoekt de Commissie niet alleen de grote waterwegen in aanmerking te nemen, maar ook de kleine waterwegen in de digitale transitie op te nemen;

Wij onderschrijven dan ook de wens van Europa (zie de resolutie uit 2021) dat ingezet wordt op behoud en verbetering van alle, dus ook de kleinere vaarwegen, waarbij alle soorten, dus ook de kleinere schepen, van essentieel belang zijn om verladers vervoerszekerheid te kunnen bieden. Dat betekent een essentiële wijziging van beleid op diverse fronten op zeer korte termijn. Daarbij vinden we echter de CCR op ons pad die blijft vasthouden aan het beleid zoals neergezet in het rapport “schepen van de toekomst”, waarin omschreven staat waarom en hoe men zich van oudere (en dus alle kleinere) schepen zal ontdoen.
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf

Ontwikkelingen Nederlandse binnenvaartvloot

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

Wat betreft de Nederlandse kleine schepen tot 2.000 ton is de ontwikkeling (cijfers van het CBS) als volgt:

	aantal schepen		
Jaar	tot 1000 ton	van 1000 tot 2000 ton	totaal tot 2000 ton
2011	2607	1261	3868
2016	2283	1178	3461
2020	2053	1159	3212

In juli 2022 hebben wij deze vraag voorgelegd bij Rijkswaterstaat en bij evofenedex. Beide organisaties stellen: “we moeten minimaal alle (type) binnenvaartschepen houden die er zijn, vanwege de gewenste modal shift”

Crisis vraagt Crisismaatregelen: voer een crisishardheidsclausule in

Wij vragen aan de Europese Commissie: zet alles in het werk om de waardevolle kleine schepen te behouden die er nog zijn. De eenvoudigste weg daartoe is om in ieder geval het zwaard van Damocles van de ROSR-regels -die één op één zijn overgenomen door het ESTRIN zonder ze te toetsen op nut en noodzaak qua veiligheid en economische gevolgen i.v.m. bijvoorbeeld klimaatverandering- boven de hoofden van de schippers te verwijderen, zodat er weer een toekomst mogelijk is.

Hoe? Dat kan op verschillende manieren.
De eenvoudigste manier die op zeer korte termijn ingezet kan worden, is de crisishardheidsclausule in werking laten treden zoals ook in 2008 is gebeurd. Vervolgens zal men substantiëlere maatregelen moeten nemen waarbij wij voorstellen terug te keren naar de oorspronkelijke werkwijze waarbij bestaande binnenvaartschepen alleen aan nieuwbouweisen moeten voldoen bij om- ver- of nieuwbouw.

Onze vraag in deze is: (Hoe) ondersteunt DG MOVE de Europese Commissie en daarbij uw Europese collega (Nagtegaal) in de wens om een modal shift te bereiken?

Wij hopen dat men onze noodkreet ter harte wil nemen. Niet alleen voor ons, die iedere dag zien dat goede binnenvaartschepen gesloopt worden, maar zeker ook voor een gezonde, veilige toekomst voor de Europese landen die gebruik kunnen maken van de binnenvaart.

Vragen van Tom Berendsen

Tom Berendsen (CDA) stelt belangrijke vragen in Europa over waterbeheersing en toekomst van de binnenvaartvloot

Natuurlijk kwam tijdens de najaarsvergadering het lage water aan bod. Daarover gingen we in gesprek met Europarlementariër Caroline Nagtegaal. Daarbij kwam o.a. de vraag die er ligt in Europa om de Rijn uit te diepen, aan bod. Iets wat de ASV geen goed idee vindt. Aan mevrouw Nagtegaal heeft de ASV na de vergadering het "verhaal van de Waal" doorgestuurd.

Inmiddels heeft Europarlementariër Tom Berendsen (CDA) al vragen gesteld aan de Europese Commissie, specifiek aan Transportcommissaris Adina Valean. Een van de vragen was of zij werkt aan een langetermijnstrategie voor de droogteproblematiek in de binnenvaart. Want, zo stelt de heer Berendsen:

"Vooral grote schepen die diep in het water liggen hebben moeite zich een weg te banen door de smalle vaargeulen. De capaciteitstekorten in de binnenvaart hebben een negatieve doorwerking op de hele logistieke en industriële keten en de energietoevoer in Europa. Aangezien langdurig laagwater vaker zal voorkomen, wordt de roep om kleinere, wendbare schepen steeds luider. Dat vraagt om "een Europese langetermijnstrategie voor de droogteproblematiek in de binnenvaart".

De binnenvaartwoordvoerder van de fractie van de Europese Volkspartij (christendemocraten), waarschuwt dat verladers door de capaciteitsproblemen op zoek moeten naar alternatieve vormen van vervoer zoals de vrachtwagen. "Hoe beoordeelt de Europese Commissie dit verschijnsel in het licht van de grote modal shift-ambitie voor deze sector?"

Hij wijst ook op de desastreuze rol van de CCR als hij vraagt wat de Commissie vindt van "het saneren van kleine schepen uit de actieve vaart – mede op initiatief van CCR". Dat sloot mooi aan op de brandbrief die de ASV naar aan Transportcommissaris Adina Valean stuurde over het verdwijnen van kleinere schepen, waardoor de binnenvaart bij langdurig laagwater onvoldoende capaciteit heeft. Het verdwijnen van kleine schepen is tenslotte voor een groot deel veroorzaakt door beleid van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart: door de strenger technische nieuwbouw-eisen met als doel het saneren van de binnenvaartvloot.

Het sloot ook mooi aan bij de reactie van de ASV aan het Ministerie I&W, de Erasmusuniversiteit en Panteia over de toekomstvisie op de binnenvaart, waarbij het6 erop lijkt alsof men er al vanuit gaat, dat er niet veel meer te redden is aan de oudere/kleinere binnenvaart (zie deze nieuwsbrief).

Vragen van de heer Berendsen:

1. Als gevolg van de capaciteitstekorten in de binnenvaart gaan bedrijven op zoek naar alternatieve vormen van vervoer, zoals vervoer per vrachtwagen. Hoe beoordeelt de Europese Commissie dit verschijnsel in het licht van de grote modal shift-ambitie voor deze sector?
2. Werkt de commissie aan een langetermijnstrategie voor de droogteproblematiek in de binnenvaart? En zo ja, wanneer kan het Europees parlement deze strategie verwachten?
3. In het kader van bovengenoemde strategie, hoe kijkt de commissie aan tegen het jarenlang saneren van kleine schepen uit de actieve vaart-mede op initiatief van de CCR?

Het onderwerp is dan ook uitgebreid aan de orde geweest op de ASV-najaarsvergadering van 1 oktober in Zwijndrecht. Daar was een andere Europarlementariër, Caroline Nagtegaal-van Doorn (VVD), gastspreker. Deze binnenvaartwoordvoerder van de liberale Renew Europe-fractie en opsteller van het vorig jaar door het Parlement aangenomen Binnenvaartrapport vond het onbegrijpelijk dat men zo inzet op de koude sanering van de vloot kleinere schepen door het toepassen van onzinnige eisen.

Amsterdam/Zaanstad

Corridorcentrale Scheepvaart Amsterdam (CCSA)

Vanaf 2027: bediening van 14 sluizen en bruggen en 100 km aan vaarwegen vanuit een nieuwe verkeerscentrale.

Waarom?

- De groei van beroeps- en recreatievaart tussen IJmuiden en Tiel vraagt om betere planning en begeleiding op deze vaarwegcorridor.
- Om scheepvaart vlotter en veiliger te begeleiden over deze belangrijke corridor, is meer afstemming tussen sluizen, bruggen en de planning van scheepvaart nodig.
- Alle belangrijke functies van deze corridor brengen we daarom samen in 1 gebouw, de Corridorcentrale Scheepvaart Amsterdam (CCSA), op de kop van de Sluisbuurt.
- Zo werken we aan toekomstbestendig en duurzaam gebruik van onze vaarwegen.

Doelen en resultaten

Door corridormanagement hoeven schippers straks geen contact meer te hebben met losse bedienposten voor elke sluis of brug op de route tussen IJmuiden en Tiel. Met actuele data bepalen we de planning van sluizen en bruggen. Zo dragen we bij aan vlotte, veilige en duurzame scheepvaart op deze drukke vaarroute.

Alles op 1 plek

Voor corridormanagement is een goede afstemming tussen alle scheepvaartfuncties nodig, zodat deze elkaar kunnen aanvullen en versterken. We gaan dit doen door 6 verschillende centrums onder te brengen in de Corridorcentrale Scheepvaart Amsterdam (CCSA). Zo wordt dit de plek voor:

- De verkeerscentrale, die naast begeleiding straks ook bruggen en sluizen op afstand kan bedienen. Zo is een betere planning mogelijk door de verkeersleiders en verbeteren wij onze dienstverlening aan schippers.
- Het Scheepvaartverkeercentrum Nederland (SVNL), dat zorgt voor actuele verkeersbeelden op onze vaarwegen en bij crisissituaties informatie en advies verstrekt.
- Een innovatiecentrum waar we samen met overheden, marktpartijen en kennisinstituten de nieuwste technieken ontwikkelen op het gebied van scheepvaartverkeersmanagement.
- Een testcentrum waar we alle aangesloten objecten van de corridor kunnen testen.
- Een opleidingscentrum waar we scheepvaartpersoneel opleiden met de nieuwste technieken.
- Een publiekscentrum waar iedereen kan leren over de rol van Rijkswaterstaat in scheepvaartverkeersmanagement.

Resultaat

Door de groei van beroeps- en recreatievaart neemt de druk op onze vaarwegen, bruggen en sluizen toe. Om in de toekomst veilige, vlotte en duurzamere scheepvaart mogelijk te blijven maken is corridormanagement nodig. Rijkswaterstaat werkt daarom aan de CCSA.

Bij het maken van de plannen speelt samenwerking een belangrijke rol. Ook moet de nieuwe centrale goed passen binnen de plannen van de nieuwe Sluisbuurt. Daarom werken we samen met gebruikers, de Gemeente Amsterdam, bedrijven, havenbedrijven, Provincie Noord-Holland en kennisinstellingen. Zo realiseren we CCSA met oog voor de omgeving. Ook in de toekomst blijven wij de (directe) omgeving en stakeholders informeren en betrekken.

Brief wethouder Zaanstad

11 februari 2022 / 12 september 2022
ONDERWERP Bedienregime tijdelijke Zaanbrug

Geachte mevrouw Fluitsma,

Inleiding
Op 11 februari 2022 hebt u namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) op het gepubliceerde scheepvaartbericht over het bedienregime van de tijdelijke Zaanbrug gereageerd. Tot op heden hebben wij nog niet schriftelijk op uw bericht gereageerd. Wel hebt u medio april contact met de heer B. Haisma van onze organisatie gehad. Daarbij werd van zijn kant aangegeven, dat uw reactie bij de evaluatie van het bedienregime wordt betrokken. De evaluatie is voor begin oktober gepland. Op 12 september hebt u opnieuw een bericht naar de gemeente toegezonden, waarbij u aangaf niet bij het gesprek met de heer G. Siegers op 14 september aanwezig te kunnen zijn. In dat bericht gaf u aan alsnog een schriftelijke reactie op uw bericht van 11 februari 2022 te willen ontvangen. In deze brief gaan wij op uw reactie van 11 februari j.l. in.

Reactie ASV
U vindt, dat het wegverkeer teveel prioriteit in het bedienregime heeft gekregen. Dit gaat ten koste van de doorvaart van het scheepvaartverkeer op de Zaan. Voorts veroorzaakt vertraging in de doorvaart economische schade voor het scheepvaartverkeer. Daar wordt volgens u te makkelijk door ons over heen gestapt. U mist daarbij berekeningen die deze schade kunnen aantonen. Verder vindt u dat u onvoldoende betrokken bent geweest bij de totstandkoming van het bedienregime.

Allereerst vinden wij vervoer over water heel belangrijk. Waar mogelijk willen wij dat ook de komende tijd verder bevorderen. Mede naar aanleiding van uw reactie is opnieuw gekeken of de doorvaarttijden gedurende de spits voor het scheepvaartverkeer in het bedienregime verruimd konden worden. Dat bleek het geval te zijn. De ochtendspits voor het scheepvaartverkeer is verder beperkt van 07:30 tot 09:00 uur. Hiermee heeft het scheepvaartverkeer meer tijd om nog voor de ochtendspits de tijdelijke brug te passeren. Verdere beperking van de spitstijden in de middag blijkt niet mogelijk te zijn. Inperking kan tot gevolg hebben, dat de doorstroming van het wegverkeer op de Wandelweg en de Stationsstraat in Wormerveer volledig gaat stagneren. Een verkeerschaos in Wormerveer kan dan het gevolg zijn. Dat willen wij voorkomen.

Flexibiliteit gedurende de spitstijden
Wel is in het definitieve bedienregime opgenomen, dat de brug tijdens de spitstijden bediend mag worden, als van de kant van het wegverkeer openstelling van de brug wel mogelijk zou zijn. We gaan ervan uit dat de brugbedienaar hierin een goede inschatting kan maken. De praktijk is inmiddels dat bediening van de tijdelijke Zaanbrug tijdens de spitstijden geregeld plaatsvindt, zodat de doorvaart van schepen tijdens de spitsperioden minder vertraging ondervindt.

Tot slot
Wij zullen u betrekken bij de komende evaluatie van het bedienregime van de tijdelijke brug. Tot slot willen wij u danken voor uw reactie en wij vertrouwen erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen n.a.v. deze brief hebben, dan verzoeken wij u contact met de heer B op te nemen. Hij is te bereiken onder het in het briefhoofd genoemde telefoonnummer.

Programmamanager Grote Infrastructuur
E. M
Bedienregime tijdelijke Zaanbrug

Antwoord ASV op brief Zaanstad

Als antwoord op het schrijven van de gemeente Zaanstad:

Geachte,

Hartelijk dank voor het antwoord op mijn schrijven. U omschrijft in uw antwoord de recente ontwikkelingen wat betreft de spertijden. Wij weten ook dat er een beperkte aanpassing aan de spertijden is geweest en daarmee vindt de wethouder dat men de binnenvaart tegemoet gekomen is. Laat ik stellen dat wij het daarmee oneens zijn; we hebben de teksten gelezen voorafgaand aan het instellen van de spertijden. Daar stond letterlijk niets over de binnenvaart, alleen over het te allen tijde zorgen voor doorstroom van het vervoer over de weg. Ondanks die latere beperkte handreiking aan de binnenvaart, die pas na heel veel overleggen heeft plaatsgevonden, staat dat wat ons betreft nog als een paal boven water: (het belang van) de binnenvaart geldt als sluitpost, niet als uitgangspunt. Dit is en blijft hoe het nog ervaren wordt.

Dit ter informatie.

Met vriendelijke groet,

Hoofdvaarweg Zaan alweer gestremd

Hoofdvaarweg Zaan alweer voor minimaal 5 dagen gestremd

De keuze voor de noodbrug bij Wormerveer kost de binnenvaart (en de daarvan afhankelijke bedrijven) werk en geld. De tijdelijke brug over de Zaan tussen Wormer en Wormerveer raakte op 14 september in storing. Na onderzoek is gebleken dat een van de cilinders, die nodig is om de brug te openen, niet meer functioneert en vervangen moet worden. De aannemer verwacht dat de tijdelijke brug in 5 dagen gerepareerd kan worden.

De reparatiewerkzaamheden vinden plaats van 19 oktober 22.00 uur tot 24 oktober 05.00 uur. Tijdens de reparatie kan de brug niet bediend worden voor scheepvaart.

Dit betekent dat de tijdelijke Zaanbrug in deze periode is gestremd voor de scheepvaart. U kunt omvaren via de Nauernasche Vaart en via Purmerend, schrijft men nota bene. Duidelijk is dat er weinig aan (grotere) beroepsvaart wordt gedacht.
Ook vragen wij ons sterk af of de scheepvaart na die 5 dagen wel door de brug zal kunnen. Het blijft een hoofdpijndossier.

Heeft u nog vragen? Dan kunt u terecht bij het Servicepunt van de Provincie Noord-Holland: 0800 0200 600 (gratis).

Zegt het Projectteam Zaanbrug ook nog: “Wij hopen u hiermee tijdig te hebben geïnformeerd”. Moedeloos word je ervan. En dat voor een hoofdvaarweg.

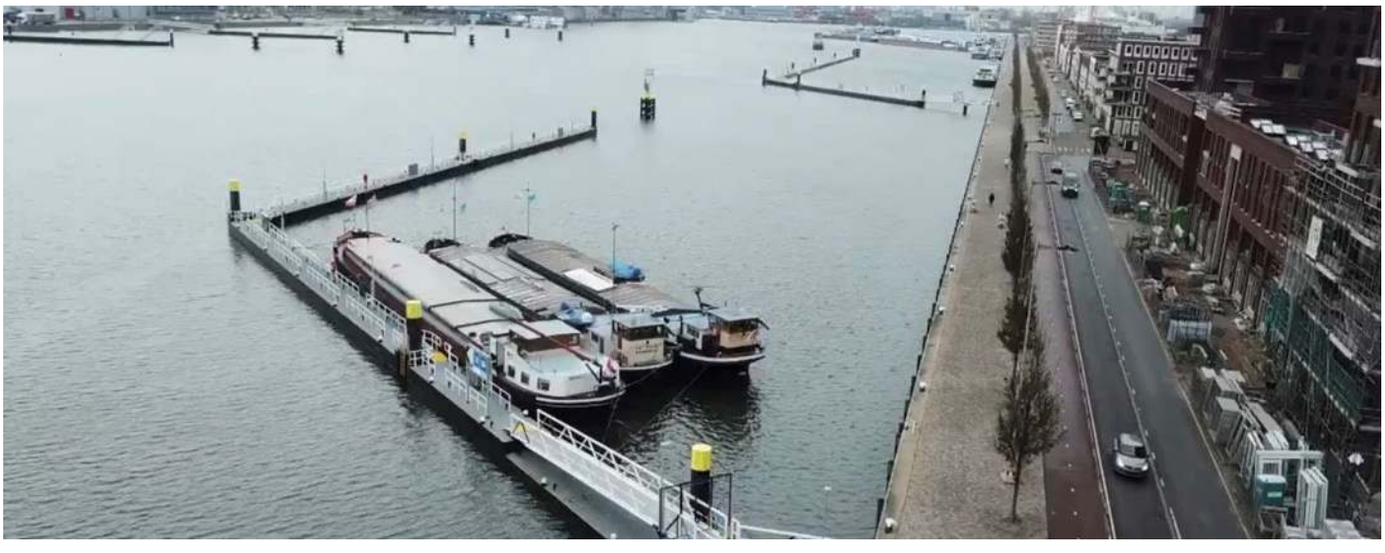
Rotterdam

Nog Minder ligplaatsen in centrum Rotterdam

Hoewel de ASV regelmatig aan tafel zit met Havenbedrijf Rotterdam moesten we vernemen dat het Havenbedrijf en de Gemeente Rotterdam na twee jaar overleg overeenstemming hebben bereikt over het overdragen van het beheer van kademuren en glooiingen in het stadsgebied aan de gemeente. Daardoor verdwijnen wederom ligplaatsen in het stadsgebied. Allemaal onder het mom van “concentreren van de binnenvaart in de Maashaven”. Het gaat met name om de ligplaatsen aan de Feijenoordkade, de Rhijnspoorkade (voormalig Tropicana) en het eerste Katendrechtse Hoofd. Vanaf 1 oktober mogen de ligplaatsen niet langer gebruikt worden als openbare ligplaats.

Ook een groot deel van het Noordereiland zal in beheer overgaan naar de gemeente, maar er wordt gezegd dat de ligplaatsen aan de vernieuwde Maaskade wel beschikbaar zouden blijven voor de binnenvaart.

De achtergrond van het verdwijnen van deze ligplaatsen is de gestage verschuiving van havenactiviteiten uit het centrum naar meer westelijk gelegen havens. Rotterdam geeft als argument dat het de afgelopen jaren zou hebben geïnvesteerd in ligplaatsen voor binnenvaart in de Maashaven, waarmee de totale capaciteit aan ligplaatsen volgens de gemeente op peil blijft. Hiermee heeft de gemeente voor zichzelf de mogelijkheid geschapen om de vrijgekomen locaties mee te nemen voor herontwikkeling en hergebruik in de ambitie voor de binnenstedelijke Nieuwe Maas.



Ligplaatsen in de Schie

Legalisering ligplaatsen op de Schie

De ligplaatsen in de Schie zijn nog steeds onderwerp van bespreking. Ons aanspreekpunt van de gemeente had gevraagd om inzichtelijk te maken waarom die ligplaatsen nu zo belangrijk zijn voor de scheepvaart. We hadden dit al eerder duidelijk gemaakt, maar men wilde een gerichte onderbouwing zodat dit in de Raad naar voren gebracht kon worden. Want de bewoners die zeggen overlast te ervaren, hebben zelfs al een ombudsman in de hand genomen.

Hierop heeft een overleg plaats gehad met de verschillende belanghebbende organisaties waaronder ook de ASV. We hebben hier nog eens duidelijk inzichtelijk gemaakt, waarom die ligplaatsen zo belangrijk zijn.

Denk aan de wettelijk verplichte rusttijd waaraan we moeten voldoen, maar ook de spitssluiting waar we mee te maken hebben en het op tijd kunnen leveren van de grondstoffen bij de bedrijven gevestigd aan de Schie. Provincie Zuid Holland wees er nog eens fijntjes op dat ook op de vaarweg beheerder de plicht rust om op elke twee uur varen afstand een ligplaats faciliteit te hebben, zodat de schipper aan zijn wettelijk verplichte rusttijden kan voldoen. Zouden deze ligplaatsen vervallen, dan zou hieraan niet meer voldaan worden.

Men gaat nog metingen verrichten qua overlast en geluid. Hierop heeft de ASV sterk aangedrongen, omdat de werkelijke reden van overlast o.i. de schepen niet kan betreffen. Zeker niet wanneer ze aan de walstroom liggen. Er is in die buurt zo ontzettend veel ander geluid. Denk aan langsrazend verkeer en trams die elke paar minuten over zowel de bruggen over de Parksluizen, Lage Erf, als Mathenesserbrug denderen. Want het gevaar is dat we alle overleggen en maatregelen ten spijt, nog niet van het gezeur af zijn.

Het hele probleem is dat een drie- of viertal bewoners zeggen overlast te ervaren. Wij denken echter dat de werkelijke reden is, dat men helemaal geen schepen voor de deur wil hebben, maar alleen op zoek zijn naar de laatste spreekwoordelijke spijkers op laagwater. Dit heeft de ASV ook aangegeven tijdens dit overleg.

We houden jullie op de hoogte van de verdere voortgang.

Toekomst Binnenvaart

Reactie ASV op toekomstvisie binnenvaart

In het kader van een impact assessment t.a.v. de zogenaamde langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN

Inleiding

De ASV heeft een reactie gestuurd op het schrijven aangaande een toekomstvisie (waaraan het Ministerie I&W werkt) voor de binnenvaart.

Het is alweer enige tijd geleden dat er hier een aantal bijeenkomsten over geweest zijn en inmiddels hebben wij een schrijven ontvangen specifiek gericht op de gevolgen van het aflopen van de overgangsbepalingen in 2035-2041.

Daarbij heeft het Ministerie van IenW in augustus 2022 opdracht gegeven aan Erasmus UPT en Panteia voor het uitvoeren van een impact assessment t.a.v. de zogenaamde langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen).

Deze onderzoeksopdracht vloeit voort uit een toezegging in 2015 van de Minister (Schultz van Haagen) aan de Tweede Kamer om onderzoek te doen naar de technische voorschriften in de ES-TRIN die voor bestaande schepen vanaf 2035 in werking treden en naar oplossingen te zoeken voor mogelijke knelpunten. U stuurde daarbij de betreffende Kamerbrief (p. 2-4, zie bijlage).

Toekomstvisie voor schepen zonder toekomst

Het Ministerie van I&W vindt het belangrijk om het onderzoek naar de langlopende overgangsbepalingen tijdig te laten uitvoeren, zodat er voldoende tijd en gelegenheid is om de uitkomsten te bespreken op nationaal en internationaal niveau en indien nodig passend beleid te ontwikkelen.

Daarbij heeft de ASV het volgende opgemerkt:

Aflopen van de overgangsbepalingen 2035-2041 heeft grote gevolgen
In de afgelopen 10 jaar zijn inmiddels zo'n 600 kleinere Nederlandse schepen uit de binnenvaartmarkt verdwenen (omgebouwd tot woonboot of gesloopt), voornamelijk door de CCR eisen.

Daarbij vormt het aflopen van de CCR-overgangsbepalingen de nekslag voor het voortbestaan van de vloot oudere en dus kleinere schepen.

CCR- rapport Schepen van de toekomst (2002):

"in verband met de concurrentiepositie van de binnenvaart is eerder behoefte aan stimulering van nieuwbouw, dan aan conservering van de bestaande vloot. Een snelle integratie van nieuwe technologie draagt ertoe bij dat de levenscyclus van de schepen en de uitrusting verkort wordt …"
Dit heeft al geleid tot uitnemen uit de markt van duizenden, veelal kleinere schepen!

Het feit dat er moedwillig eisen gesteld worden waar schepen uiteindelijk nooit aan zullen kunnen voldoen, is er de oorzaak van dat deze schepen van de markt verdwijnen. Ook de door het Ministerie genoemde andere redenen voor het verdwijnen van deze schepen, zoals vergrijzing en het ontbreken van een opvolger, komen rechtstreeks voort uit het gebrek aan perspectief door deze opgelegde koude sanering. Tenslotte zijn vergrijzing noch het ontbreken van een opvolger ooit reden geweest om een schip (of welk andere economisch bedrijfsmiddel dan ook) te laten slopen.

Een schip wordt pas uit de vaart genomen als er geen toekomst meer is voor dat schip, dat is een economische wetmatigheid. Die economische toekomst is dat schip en dus de schipper ontnomen.

Gevolgen van dit beleid in cijfers

Wat betreft de Nederlandse kleine schepen tot 2.000 ton is de ontwikkeling (cijfers van het CBS) van de laatste 10 jaar als volgt:

	aantal schepen		
Jaar	tot 1000 ton	van 1000 tot 2000 ton	totaal tot 2000 ton
2011	2607	1261	3868
2016	2283	1178	3461
2020	2053	1159	3212

Geen ruimte voor herbezinning, geen heroverweging van eenmaal ingeslagen weg

Schepen met een bouwjaar van vóór 1976 zijn dus óf verdwenen óf de eigenaars hebben grote investeringen gedaan om te kunnen voldoen aan dat deel van de 140 nieuwbouweisen die al over die scheepseigenaren uitgestrooid zijn (naast nog allerlei andere (milieu-)eisen die door de jaren heen opgelegd zijn).

Inmiddels is men (lees: het Ministerie, lees de CCR, lees De Europese Commissie) nog steeds niet zover om werkelijk te heroverwegen of dit allemaal zo wel doorgang moet vinden. De (in het rapport Schepen van de Toekomst) gesuggereerde evaluatie die iedere 5 jaar zou kunnen plaatsvinden over de gevolgen van deze maatregelen heeft nog nooit plaatsgevonden. Landen houden er hun eigen regels op na als men nog iets wil redden van de vloot, waarbij Nederland dat blijft ontkennen en het "braafste"(?) jongetje van de klas wil spelen.

Het rapport (Schepen van de Toekomst*) dat ten grondslag ligt aan de ijskoude sanering van de Nederlandse binnenvaartvloot kleinere schepen, stelde dat deze maatregelen niet één segment in de markt onevenredig hard zou mogen treffen. Maar hoe vaak daar ook al op gewezen is dat dit natuurlijk wel gebeurt: er wordt gewoon doorgegaan op dezelfde weg.

De beslissende nekslag voor de kleinere binnenvaart

Het lijkt erop dat de schippers zich nu moeten opmaken voor de beslissende nekslag. Betreffende die overgangsbepalingen heeft het Ministerie I&W een onderzoeksopdracht uitgerold, zoals dat zo mooi heet.

Deze onderzoeksopdracht vloeit voort uit een toezegging uit 2015 (!) van de Minister (Schultz van Haagen) aan de Tweede Kamer om onderzoek te doen naar de technische voorschriften in de ES-TRIN die voor bestaande schepen vanaf 2035 in werking treden en naar oplossingen te zoeken voor mogelijke knelpunten.

Oplossingen? Die knelpunten zijn zo geformuleerd, omdat men liever nieuwbouw wilde dan goed onderhouden schepen, zoals men het zelf heeft omschreven. Het is helemaal de bedoeling niet dat de vloot kleinere schepen dit overleeft. En dat weet het Ministerie natuurlijk heel goed.

2035 lijkt ver weg, maar is dat natuurlijk niet. Als de overgangsbepalingen dusdanig zijn dat je weet dat je schip daarna niet meer kan bestaan, heeft dat nu al impact. Wie wil zo'n schip kopen? En hoeveel ga je er nog in investeren, zeker wetend dat je er niets meer voor terugkrijgt?

Het is van groot belang dat NU duidelijk wordt of schepen de mogelijkheid hebben om te kunnen blijven bestaan of dat ze dat onmogelijk wordt gemaakt. Gezien het vervolg van de tekst is het duidelijk dat er niet keihard ingezet zal worden op het behoud van de belangrijke diversiteit van de binnenvaartvloot.

Nu al is er een tekort aan kleinere schepen, zoals na brief van de European Shippers Council (ESC) aan de CCR ook evofenedex en de PTC hebben laten blijken in de door hen ondertekende brandbrief van de ASV.

We lezen dat het onderzoek oplossingen voor mogelijke knelpunten in beeld moet brengen. Daarbij zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Het verkrijgen van inzicht in de problematiek voor bestaande schepen met bepalingen in ES-TRIN waarvan de overgangstermijn in 2035/2041 afloopt en de oplossingen voor mogelijke knelpunten;
- Het verkrijgen van inzicht in het effect van het aflopen van deze overgangsbepalingen op het aantal schepen, de vervoerscapaciteit, de mogelijke knelpunten in dat verband en wie van deze knelpunten nadeel/schade ondervinden.

Geen spelletjes maar het probleem bij de wortel aanpakken

De spelletjes van "de grootste problemen benoemen" hebben we al zo vaak gespeeld. Dat leidt alleen maar af van het feit dat je het probleem bij de wortel zou moeten aanpakken en dat is de discussie aan durven gaan dat er nu wel genoeg weggesaneerd is en dat ieder schip dat nu rondvaart en voldoet aan de huidige eisen, gekoesterd moet worden. Herzie de besluiten die op verkeerde gronden zijn genomen!

Het Ministerie I&W erkent dat het aflopen van de overgangsbepalingen 2035-2041 zulke structurele ingrepen betekent voor een groot aantal schepen (met een bouwjaar van voor 1976) dat het waarschijnlijk is dat (een deel van?) de bestaande drogeladingvloot niet aan deze technische voorschriften kan voldoen vanwege de ingrijpende en kostbare investeringen die nodig zijn – zeker gegeven de omvang van de schepen – en dat daardoor schepen van de markt verdwijnen.

Dat betekent dus verlies aan inkomen, verlies aan pensioen (waarbij het schip geen economische waarde meer heeft) en zelfs verdwijnen van de woonplek voor degenen die leven op hun schip.

Geen natuurramp maar bewust beleid

Helaas merken we tot nu toe niet dat hierover enige verontwaardiging is, laat staan dat men zich verantwoordelijk voelt voor het tegemoetkomen aan die particuliere schipper m.b.t. de afgedwongen koude sanering. En in feite laat men ook de verladers in de kou staan die maar moeten zien op welke wijze men dan zal vervoeren. Over de consequenties voor het milieu etc. wordt al helemaal niet gesproken. Men blijft doen alsof er een natuurramp over ons heen komt waar geen ingrijpen op mogelijk zou zijn. Terwijl de focus gelegd zou moeten worden op, zoals men het zelf omschrijft, "naar oplossingen te zoeken voor mogelijke knelpunten".

In het onderzoek zullen de volgende onderzoeksvragen worden behandeld:

- Welke overgangsbepalingen met afloopdatum 2035/2041 geven problemen?
- Wat is het effect van het aflopen van deze overgangsbepalingen op het aantal schepen, de beschikbare vervoerscapaciteit en de bevaarbaarheid van de vaarwegen?
- Leidt het aflopen van de overgangsbepalingen bij ongewijzigd beleid tot knelpunten, zo ja welke? Wanneer zullen deze knelpunten zich naar verwachting (gaan) voordoen en tot welke economische schade kunnen ze leiden en voor wie?
- Welke oplossingen zijn denkbaar voor de gesignaleerde knelpunten en wat is ervoor nodig om deze oplossingen te realiseren en welk tijdpad hoort daarbij?

Een "oplossing voor mogelijke knelpunten" is een valkuil

Al in het verleden is duidelijk geworden dat het een valkuil is als je iedere eis apart gaat bekijken. Dan wordt elke keer gekeken hoe dat eventueel (met veel kosten en moeite) gehaald kan worden. Echter, het is het totaal aan eisen die het uiteindelijk onmogelijk maakt voor de schipper.

Ook is in het verleden gebleken dat als bijvoorbeeld slechts 10% van de schepen niet aan een bepaalde eis kan voldoen, men dat niet van belang vindt, maar bij zoveel eisen is er iedere keer wel een percentage die ergens niet aan kan voldoen. Daarmee heb je uiteindelijk dan toch het merendeel, zo niet de hele vloot, van de oudere en kleinere schepen om zeep gebracht.

Daarom is de volgende geformuleerde doelstelling absoluut onvoldoende:

- Het verkrijgen van inzicht in de problematiek voor bestaande schepen met bepalingen in ES-TRIN waarvan de overgangstermijn in 2035/2041 afloopt en de oplossingen voor mogelijke knelpunten;

De conclusie vanuit deze geformuleerde doelstellingen moet zijn dat men ervan uitgaat dat er niets wezenlijks aangepast wordt: het kijken naar de grootste knelpunten levert absoluut onvoldoende op.

Als er geen structurele verandering komt (terug naar aanpassen aan de eisen bij om- ver- of nieuwbouw bijvoorbeeld, of een eenvoudige hardheidsclausule instellen) dan zal de voortgang van de sloop van de kleinere schepen in sneltreinvaart doorgaan.

Daar wordt al op ingespeeld als we lezen dat "dit verdwijnen van de oudere (dus ook alle kleinere) schepen gevolgen kunnen (zullen!) hebben voor de bedrijvigheid die nu nog actief gebruik maakt van deze schepen, bijvoorbeeld omdat zij aan kleine vaarwegen zijn gevestigd, of omdat de lading van een plek komt waar alleen kleinere schepen de lading kunnen ophalen." De vraag die het Ministerie aan ons stelt is niet (of nauwelijks): hoe gaan we dit voorkomen?

De vraag die het Ministerie aan ons stelt is vooral: hoe zal er gereageerd gaan worden op een veranderende vlootsamenstelling – zowel binnen als buiten het binnenvaartsysteem?

Zo wil men inzicht verkrijgen in het effect van het aflopen van deze overgangsbepalingen op het aantal schepen, de vervoerscapaciteit, de mogelijke knelpunten in dat verband en wie van deze knelpunten nadeel/schade ondervinden.

Wie hier zeker schade van ondervinden zijn de eigenaren van die schepen natuurlijk, dus zou men deze eigenaren dan gaan compenseren voor al dit leed?

Maar vermoedelijk bedoelt men: "hoe gaan we het oplossen als er geen/veel te weinig binnenvaartschepen zijn tot zo'n 1.500 ton?"

Men heeft ons dus niet gevraagd met voorstellen te komen hoe men deze ramp kan voorkomen.

Men heeft ons wel gevraagd mee te den-

ken over:

- Zijn nieuwe (kleinschalige) binnenvaartconcepten denkbaar (gelet op andere relevante factoren zoals droogte/watertekort, de druk op beheer en onderhoud, de behoefte om het vaarwegennet beter te benutten etc.)?
- kunnen de goederen met grotere schepen vervoerd worden of is een modal shift naar andere modaliteiten daarmee onontkoombaar?
- Wat betekent de ontwikkeling naar autonome scheepvaart bijvoorbeeld?
- In hoeverre zijn innovatieve modulaire scheepsconcepten denkbaar?
- Wat is de toekomst van kleine vaarwegen voor de binnenvaart? en
- Is er een noodzaak om deze vaarwegen te blijven onderhouden en mogelijk uit te bouwen?

Dit zijn allemaal vragen die aan bod komen en het onderzoek heeft dus niet zozeer een technische, maar vooral een economische invalshoek.

Op basis van de hiervoor gemaakte stappen wordt een voorstel gedaan voor één of meer mogelijke handelingsperspectieven over de effecten van (het aflopen van) de overgangsbepalingen, de vitaliteit van de binnenvaar sector, de toekomst van kleine vaarwegen voor de binnenvaart en de noodzaak om deze vaarwegen te blijven onderhouden en mogelijk uit te bouwen.

Kortom: men creëert een probleem en wij mogen meedenken om het te helpen oplossen terwijl we zelf van de markt verdwijnen via een ijskoude sanering, hoe wrang kun je het stellen?

Over betrokkenheid van de sector gesproken: In 2018 heeft de ASV hierover een petitie aangeboden (zie de ASV site voor de betreffende petitie met bijlagen)

De ASV heeft haar ideeën hierover gedeeld met o.a. de Erasmusuniversiteit voorzien van de volgende bijlagen:

- de brandbrief verstuurd aan DG MOVE
- voorbeeld aanvraag crisishardheidsclausule zoals in 2010 officieel is goedgekeurd
- het “eindrapport schepen van de toekomst” (waar alle regelgeving vandaan komt)
- De reactie op dit eindrapport zoals ik het destijds aan Minister van Nieuwenhuizen heb uitgereikt
- Brandbrief zoals uitgereikt aan de Kamer (samen met evofenedex)

Kamerbrief overgangsbepalingen

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal Den Haag, 8 december 2015

Tijdens het algemeen overleg met de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu op 5 november jl. heb ik een aantal zaken toegezegd, te weten:

- inzicht te verschaffen in de stand van zaken en inzet van Nederland ten aanzien van de versoepeling van eisen aan de binnenvaart door de CCR;
- een afschrift toe te zenden van de brief aan de Stichting voor Gedupeerde Beroepszeilschippers, in het kader van de afspraken met Denemarken;
- De Kamer te informeren over de betrokkenheid van gemeente en provincie bij de vaargeul Holwerd;
- de mogelijkheid te bezien om het ILT-toezichtsrapport over KIWA openbaar te maken, en
- uit te zoeken hoe het zit met de afstemming tussen de openingen van de bruggen op Voorne-Putten.

Het afschrift van de brief aan de Stichting voor Gedupeerde Beroepszeil-schippers is als bijlage bij deze brief gevoegd1. Of, en zo ja, in hoeverre, het rapport over KIWA openbaar kan worden gemaakt vergt een zorgvuldige beoordeling in het licht van de Wet openbaarheid van bestuur. Bij deze beoordeling worden ook de belangen van betrokkenen in acht genomen. Dit proces is nog niet afgerond. Ik zal u zo spoedig mogelijk maar in ieder geval binnen zes weken over mijn beslissing informeren. Aan de andere toezeggingen wil ik in het vervolg van deze brief invulling geven. Tevens wil ik van de gelegenheid gebruik maken u te informeren over de mogelijkheden voor WIFI op sluizen en over het project Maritime Single Window.

Eisen aan de binnenvaart door de CCR
Onderstaand schets ik de achtergrond en de stand van de technische eisen voor binnenvaartschepen, zoals toegezegd. Om u daarnaast in bredere zin te informeren over de inzet van Nederland in de CCR, stuur ik u hierbij ook het document «Balans van het Nederlands voorzitterschap van de CCR 2014–2015» toe2.

De reglementen
Er zijn twee reglementen voor technische eisen aan binnenvaartschepen. Beide reglementen worden in het normaal spraakgebruik over het algemeen aangeduid als «de CCR eisen». Dit is echter enigszins misleidend, omdat zij niet exclusief in de CCR tot stand komen. Het gaat om:

- Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), en
- Bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG, van de Europese Unie.

De reglementen zijn inhoudelijk nagenoeg identiek. Schepen kunnen aantonen aan een van beide reglementen te voldoen door middel van een Certificaat van Onderzoek (ROSR) of een communautair certificaat (Richtlijn 2006/87). Het ROSR is door de CCR vastgesteld voor de Rijn, de Waal en de Lek. Richtlijn 2006/87 geldt in feite voor alle binnenwateren, ook voor de Rijn de Waal en de Lek. In het kader van de richtlijn worden deze wateren aangeduid met «Zone R».

Beide reglementen erkennen elkaars certificaten. Dit wil zeggen dat een schip met een Certificaat van Onderzoek ook op wateren mag varen die onder de richtlijn vallen. Schepen met een communautair certificaat mogen eveneens varen op de Rijn, de Waal en de Lek, als zij een aantekening «Zone R» op hun certificaat hebben. Beide reglementen kennen overgangsbepalingen. Dat wil zeggen dat een datum wordt bepaald waarop bestaande schepen ook aan nieuwe technische eisen moeten voldoen. De overgangstermijnen zijn in het ROSR en richtlijn 2006/87 hetzelfde voor schepen die willen varen op de Rijn, de Waal en de Lek (of Zone R, zoals de richtlijn zegt). Voor schepen die niet op deze wateren varen, zijn de overgangstermijnen over het algemeen tien jaar langer. Schepen die hiervan gebruik maken mogen dus niet varen op bovengenoemde wateren.

Het systeem van reglementering zoals hierboven beschreven, zal in de komende jaren ophouden te bestaan. De CCR en de EU hebben geconsta-teerd dat het wenselijk is om slechts één volledig geharmoniseerd technisch reglement op te stellen. Dit reglement is inmiddels gereed en staat bekend onder de naam ES-TRIN.3 Zowel de EU als de CCR werken nu aan een juridisch instrument waarin slechts naar ES-TRIN zal worden verwezen. De Europese richtlijn die richtlijn 2006/87/EG zal vervangen, zal naar verwachting onder Nederlands EU-voorzitterschap worden vastge-steld. De aanpassing van het ROSR door de CCR zal gelijktijdig volgen. Om ES-TRIN in de toekomst te onderhouden is het Comité CESNI opgericht. In dit comité hebben alle lidstaten van de CCR en de EU zitting en stemrecht.

Hiermee worden de technische eisen aan binnenvaartschepen in Europa volledig geharmoniseerd. Bestaande rechten blijven echter gehandhaafd. Overgangstermijnen voor de Rijn, de Waal en de Lek blijven gelijk. De overgangstermijnen voor schepen die niet op deze wateren varen, zullen eveneens 10 jaar langer blijven.

De technische eisen zelf
De technische eisen van de CCR en de EU gelden al vele tientallen jaren. Oorspronkelijk was het zo dat wanneer een nieuwe technische eis in het reglement werd opgenomen, deze eis slechts gold voor schepen die vanaf dat moment nieuw werden gebouwd.

Aan deze systematiek kwam in 2003 een einde. Om de binnenvaartvloot een veiligheids- en duurzaamheidsimpuls te geven, besloten de lidstaten van de CCR4 om voor elke technische eis een datum te bepalen waarop ook bestaande schepen aan deze eis moesten voldoen. De data bij de verschillende eisen werden bepaald aan de hand van een uitgebreid onderzoek van het Duitse Versuchanstalt für Binnenschiffbau uit 2001. De overgangstermijnen die uiteindelijk zijn vastgesteld, zijn eveneens opgenomen in richtlijn 2006/87/EG. Zij hadden de instemming van alle CCR en EU-lidstaten, maar ook van de internationale branche-organisaties in de binnenvaart.

Naarmate de afloop van de eerste serie overgangstermijnen (2010) dichterbij kwam, werd echter duidelijk dat het met name voor veel oudere schepen technisch zeer moeilijk of buitengewoon duur was om aan de nieuw opgelegde technische eisen te voldoen. Toen vanaf 2008 de crisis in de binnenvaart om zich heen greep, vreesden de branche-organisaties dat de technische eisen aan veel ondernemers het laatste duwtje zouden geven richting faillissement.

Mijn inzet en internationaal draagvlak
Al sinds de eerste geluiden vanuit de sector het ministerie bereikten, is mijn inzet geweest de binnenvaartsector tegemoet te komen. Dit heeft in eerste instantie geresulteerd in de zgn. crisishardheidsclausule, waarmee scheepseigenaren nog maximaal zeven jaar extra uitstel konden krijgen van de eisen waarvan de overgangstermijn in 2010 afliep. Nederland was in internationaal verband echter lange tijd de enige lidstaat die het probleem onderkende. De crisishardheidsclausule kon in 2011 met maximaal één jaar worden verlengd, maar over verdere verlenging viel absoluut niet te praten. Over het opnieuw aan de orde stellen van de technische eisen zelf al helemaal niet. Dat besluit was immers met instemming van iedereen en na uitgebreid onderzoek genomen.

Om de overige lidstaten ervan te overtuigen dat er wel degelijk een probleem was met de technische eisen, heeft Nederland in 2010 en 2011 uitgebreid onderzoek laten verrichten naar de gevolgen van de nieuwe technische eisen. Dit onderzoek is in het najaar van 2011 naar de CCR gestuurd.5 Het onderzoek omvatte alle bepalingen waaraan sinds 2003 een overgangstermijn was verbonden. Naar aanleiding van dat onderzoek heeft de CCR het onderwerp «overgangsbepalingen» op de agenda gezet.

Al bij het begin van het Nederlands voorzitterschap van de CCR in 2014 heb ik aangekondigd de vermindering van regels als prioriteit te hebben.

Medio 2014 heeft de CCR besloten voor een aantal bepalingen uitstel van inwerkingtreding te verlenen. Hierover heb ik uw Kamer in medio 2014 en begin 2015 schriftelijk geïnformeerd.6 In deze brieven gaf ik aan dat het uitstel en het verdere onderzoek zich tot een kleine vijftien bepalingen zou beperken. Deze bepalingen zijn ook specifiek genoemd. Ten aanzien van andere bepalingen waarvan de overgangstermijn in 2010 of 2015 is afgelopen zal ik geen actie meer ondernemen. Hiervoor is in de CCR noch in de EU enig draagvlak bij andere lidstaten.

Stand van zaken
Ik heb van het begin af aan actief gezocht naar definitieve oplossingen voor bovengenoemde probleembepalingen. Over de voorlopige resul-taten heb ik uw Kamer geïnformeerd in mijn brief van 16 oktober 2015. Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de geluidsnormen op binnenvaartschepen en begin 2016 zal in CESNI een aanvang worden genomen met de discussie over een definitieve oplossing. Hetzelfde geldt voor de eisen aan autokranen. Naar verwachting kan ik ook begin 2016 het onderzoek naar de elektrische installaties afronden, waarna ook op dit punt concrete voorstellen naar CESNI kunnen worden gestuurd. De inzet van Nederland komt tot stand in nauwe samenwerking met de brancheorganisaties is de binnenvaart.

België en Frankrijk hebben inmiddels onderzoek gedaan naar de normering van bijboten en de doorsnede van ontluchtingsleidingen. Deze analyses kunnen begin 2016 door CESNI worden besproken. Ik zal de branche-organisaties uitnodigen op deze analyses te reageren. Indien nodig zal ik hun inbreng naar voren brengen in de discussies in CESNI.

Het doel is om voor 1 januari 2020 definitieve oplossingen te hebben gevonden voor die bepalingen waarvan de inwerkingtreding werd uitgesteld. Daaraan zal in CESNI onverminderd hard worden gewerkt.

Waarom toch?

Reactie ASV op het Eindrapport Schepen van de Toekomst (CCR) uit 2002, de basis van de besluitvorming die leidt tot een koude sanering van oudere (en dus alle kleinere) schepen.

Niet alleen mevrouw Nagtegaal vroeg zich af waarom toch de CCR de binnenvaart met die onmogelijke regelgeving heeft opgescheept die zorgt voor de koude sanering van een belangrijk deel van de binnenvaartvloot.
Ook anderen hebben die vraag aan ons gesteld. Meestal kan men eigenlijk niet geloven dat het zo is en dat men willens en wetens die gewenste modal shift blokkeert, sterker: zorg draagt voor een omgekeerde modal shift.

De ASV wil aan de hand van bovenstaand rapport duidelijk maken wat de oorzaak is van gewraakte regelgeving en waarom de ASV ervan overtuigd is dat het anders kan en moet.

Waarom deze reactie op dit rapport?
De ASV is ervan overtuigd dat de zaken zoals in dit rapport naar voren komen, aan de basis liggen van het huidige beleid. Alle zaken die er zijn gebeurd, komen voort uit dit eindrapport.

Wij weten dat de CCR in zekere zin "onschendbaar" is, maar tegelijkertijd heeft Nederland een prachtige vloot die op een extreme wijze beschadigd wordt door dit beleid. Als Nederland uitspreekt zich niet aan de uitvoering te houden zoals de Nederlandse delegatie zegt dat afgesproken is (waarbij aantoonbaar in ieder geval niet alle landen het op de rigide wijze uitvoeren als Nederland tot nu toe doet), dan moet Nederland goed weten wat de achtergronden zijn en waarom er nu iets gebeurt wat, volgens de CCR zelf, nooit de bedoeling kan zijn geweest.

Wij hebben slechts delen uit het totale rapport overgenomen en van commentaar voorzien. Het complete rapport is te vinden op de ASV site.

Eenmaal ingezet beleid nooit meer herzien
In de inleiding van het Eindrapport Schepen van de Toekomst (CCR) uit 2002 lezen we:
Tot de kerntaken van de Centrale Commissie behoren de zorg voor de veiligheid, alsmede de bescherming van het milieu en de welvaart van de Rijnvaart. Binnen het Rijnvaartregime, dat steunt op de Herziene Rijnvaartakte, nemen de technische reglementen een vooraanstaande plaats in. Een constellatie van organen, waarin de lidstaten hun expertise ter beschikking stellen, stelt in staat bij de uitvoering van de taken het beleid van de lidstaten, maar ook de ervaringen uit de praktijk te betrekken in de overwegingen en bij de afwegingen.
In een tijd, waarin de ontwikkelingen met betrekking tot deze aspecten elkaar in een steeds hoger tempo opvolgen en bovendien de context van het vervoer maatschappelijk gezien sterk verandert, ontstaat daarmee de behoefte te kunnen beschikken over een concrete referentie voor de belangrijkste trends ten aanzien van het centrale aangrijpingspunt van de binnenvaart, het schip. Om die reden heeft de Centrale Commissie de ad hoc Werkgroep "Schepen van de Toekomst" opgedragen een richtinggevend concept, als leidraad en informatiebron voor haar werkorganen, te ontwikkelen.
Het voorliggende verslag is daarvan de weergave. Daarbij zij opgemerkt, dat vermeden is toe te werken naar een visueel voorstelbaar concept van het of de schepen van de toekomst.
In algemene zin is gekeken naar relevante maatschappelijke ontwikkelingen en naar verwachtingspatronen ten aanzien van de toepasbare technologie, zonder dat deze uitputtend en als wetenschappelijke exercitie zijn behandeld. Wel zijn enige bijzondere thema's in de vorm van workshops uitgediept. Deze stelden in staat doelmatig en in korte tijd een grote hoeveelheid informatie met direct betrokken deskundigen, afkomstig van wetenschap en bedrijfsleven, te bespreken en te verwerken. Het betrof de thema's "Informatie en communicatie", "energie en voortstuwing", "profiel van schipper en bemanning". Ook is bijzondere aandacht besteed aan het thema van de implementatie van nieuwe normen (workshop "overgangsvoorschriften").

Nadrukkelijk is dit verslag als een voort te zetten verkenning van de toekomst bedoeld. Een periodiciteit van éénmaal per ca. 5 jaar wordt door de groep aanbevolen…"

Eenmaal ingeslagen weg wordt niet meer verlaten
Opmerking ASV: ook na herhaaldelijke vragen hierover vanuit de ASV (binnen de context van de ESO) heeft dat laatste niet plaatsgevonden. Er is nooit meer een vervolg geweest op deze "verkenning van de toekomst". Wel zijn er directe afspraken uit voortgekomen die nooit meer geëvalueerd zijn.

Vervolg inleiding CCR
"Bij de keuze van de tijdhorizon heeft de groep zich laten leiden door de bij de Centrale Commissie waar te nemen cycli. Tussen probleemstelling en feitelijke toepassing ligt doorgaans een tijdsbestek van ruim 5 jaren, terwijl de betreffende maatregel pas in de daaropvolgende 5 jaren tot volle uitwerking komt. Tegen die achtergrond, maar ook om voldoende afstand tot het heden te creëren zonder dit overigens als vertrekpunt van de reflecties te verliezen, is gekozen voor een horizon tegen 2015-2020.
Ten principale behandelt dit document de systeeminherente voor- en nadelen van de vervoerswijze binnenvaart. Het zwaartepunt is gelegd bij het goederenvervoer, zonder dat daarbij het personenvervoer, als welvarende sector voor de toekomst van de binnenvaart van groot belang, buiten beschouwing is gebleven. Waar dat doelmatig was, is een vergelijking met de concurrerende modaliteiten gemaakt.
Wanneer uit het verslag een somber beeld naar voren komt, heeft dat de functie aan te zetten tot verbetering en innovatie. Tussen nu en 2020 ligt een tijdspanne waarin nog veel mogelijk is…"

De tijd is op,
ASV: het is nu 2022 en er is niet veel meer mogelijk. Na 15 jaar inzet vanuit de ASV om de CCR op andere gedachten te brengen, na 15 jaar inzet om de uitvoering van de regelgeving in Nederland werkbaar te maken, staan we nu voor de laatste fase; het is erop of eronder. Binnenkort is er geen weg meer terug.

Hoe het zo gekomen is? We halen een aantal opvallende zaken uit het rapport:

Toekomstbeeld CCR uit 2002 nooit meer bijgesteld:
Bij het onderdeel toekomstbeelden op blz. 5 lezen we:
"De binnenvaart als vervoerswijze en als bedrijfstak is voor haar ontwikkeling sterk afhankelijk van de invloeden van de samenleving en van de markt van het vervoer. Bij een verkenning van de vooruitzichten van de Rijn- en binnenvaart, resp. de schepen, zijn deze exogene bronnen van verandering belangrijker dan de endogene ontwikkeling binnen de sector zelf.
Om die reden is in dit project veel aandacht besteed aan de trends, die in de voor deze sector van belang geachte gebieden van de samenleving zijn waar te nemen of te verwachten. *Deze wor-*

den hierna geschetst, om daarna te dienen als basis voor de toekomstige werkzaamheden.

Trends veranderen, dan moet beleid ook aangepast worden
ASV: De trends van vandaag zijn anders dan die van 2002. Nu is vergroening een hot item, waar schippers hun bijdrage aan willen leveren. Dat wordt hen onmogelijk gemaakt, doordat men moet investeren in zaken waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet aangetoond zijn. Ook zien we inmiddels dat er in meerdere landen en bij steden sprake lijkt te zijn van een mogelijk verkeersinfarct. Reden te meer om de binnenvaart te stimuleren om de vaarwegen te benutten waar nog ruimte is. Die schepen moet je niet onnodig belasten. Ook een reden om juist de kleinere schepen te koesteren die de haarvaten bevaren.

Kortom: de oude regelgeving waarbij schepen bij aanpassingen van hun schip, dus bij om- ver- of nieuwbouw aan nieuwbouweisen moesten voldoen, was een prima regelgeving, die de vloot intact en up-to-date hield.

Conclusie ASV: Gewijzigde omstandigheden, een gewijzigd toekomstbeeld vraagt om herziening van beleid.

Heeft angst voor toetreding Oostbloklanden tot deze besluitvorming geleid?
We vragen ons natuurlijk af WAAROM deze regelgeving over de binnenvaart uitgestort is, met zulke grote gevolgen. We proberen het uit het rapport op te maken. Op blz 5 lezen we:

"De uitbreiding van de Europese Unie met landen uit Midden en Oost Europa (MOE) draagt bij tot een versterking van het handelsblok en uiteindelijk tot economische groei, maar zal ook aanleiding kunnen geven tot verschuivingen binnen de bestaande economieën. Het reeds enige tijd waarneembare proces, waarbij de basisindustrie terrein verliest aan landen met een lager kostenniveau, zou met deze toetreding versneld kunnen worden……"
en op pagina 10 lezen we: ***Europese integratie***
"…Het bestaande hoge veiligheidsniveau in de binnenvaart moet behouden worden. Daartoe zullen de lidstaten van de CCR in de nieuwe context naar wegen moeten zoeken om hun ervaring met betrekking tot de regelgeving en de toepassing van voorschriften in het Rijnvaartregiem over te dragen en met anderen te delen…"

Er is diverse malen uitgesproken dat de reden voor de invoering van nieuwbouwregels met terugwerkende kracht zou zijn; het beschermen van de vloot tegen de "goedkopere' Oostblokschepen. Dat dit leidt tot vernietiging van een essentieel deel van de (eigen) binnenvaartvloot werd óf niet verwacht óf gezien als "collateral damage": Men verwachte kennelijk dat er nieuwbouw zou plaatsvinden, terwijl men tegelijkertijd voorzag dat het marktaandeel van de binnenvaart zou afnemen (zie pagina 7).

Binnenvaart zal marktaandeel verliezen
Op pagina 7 lezen we: "*..b. Perspectieven voor de scheepvaart:*
De verkenningen laten een wisselend beeld van af- en toenamen van vervoer zien.
De traditionele sectoren geven weinig hoop op groei, ofschoon dit niet is uitgesloten.
Enkele meerjarenramingen gaan uit van substantiële toenamen, ook in deze segmenten.
Maar enige terughoudendheid lijkt hier gepast. Het containervervoer, daarentegen, zal in zulke mate stijgen, dat per saldo het vervoer over water toeneemt.
Deze toename blijft niettemin achter bij die van het transport als geheel, zodat het marktaandeel van de binnenvaart geleidelijk verder terug zal lopen…."

Geen stimulering van de binnenvaart door de CCR
ASV: Juist in dit geval had de CCR met stimulerende voorstellen moeten komen. Het verliezen van marktaandeel t.o.v. andere vervoersmodaliteiten had eerder een voorwaardenscheppend beleid moeten opleveren i.p.v. het bewust opwerpen van drempels om een gezonde bedrijfsvoering te kunnen uitoefenen met zelfs als resultaat een koude sanering van een groot deel van de binnenvaartvloot. Op de Bijeenkomst van de CCR in Straatsburg (2008) is door de ASV (Sunniva Fluitsma) gezegd dat men in de regelgeving niet kijkt naar de andere modaliteiten (waardoor het leidt tot oneerlijke concurrentie). Fluitsma had juist aangegeven dat door de enorme kosten horende bij de CCR-regelgeving de vervoerstak zich uit de markt prijst. Daar had de CCR geen boodschap aan. De CCR stelt zich op als een organisatie die louter naar de binnenvaartsector kijkt zonder zich rekenschap te geven van het feit dat de binnenvaart een deel in het geheel van goederenvervoer behelst. Toen Fluitsma zei dat men dan binnen enkele jaren trots mag zijn op het mooiste, schoonste, veiligste schip maar er geen schepen meer zijn, leek dit als een non-issue ervaren te worden.

Verkeerde aanname CCR: geen nieuwbouw kleinere schepen
Toch bleek de CCR hier te denken dat er ruimte zou zijn voor nieuwbouw van kleine binnenvaartschepen; Op pagina 7 staat namelijk:
"Reeds bij geringe partijgroottes en transportafstanden blijkt de binnenvaart concurrerend te kunnen zijn, hetgeen aanleiding kan zijn voor een vlootvernieuwing en –uitbreiding in de kleinere tonnageklassen. De vloot zal bijgevolg opnieuw differentiëren naar grootte maar ook naar snelheid."

ASV: inmiddels kan niemand er meer omheen dat de vloot tot 1.500 ton schrikbarend in aantal is gedaald. Nieuwbouw van kleinere schepen blijkt niet mogelijk. Dat geldt zowel voor de financiering ervan als voor de technische eisen vanuit de CCR die gericht zijn op grote schepen (met personeel).

CCR: liberalisatie oorzaak van uiterst lage vervoersopbrengsten
Vreemd genoeg erkent de CCR wel dat de politiek een grote rol speelt in de toekomst van goederenvervoer (en specifiek vervoer over water). De CCR geeft ook zelf aan dat de opbrengsten in het (goederen) vervoer extreem laag zijn. Zo schrijft ze op blz 8:

CCR "Het vervoer is in feite een onmisbare schakel in een keten van randvoorwaarden voor economische groei. De mede door de liberale markt uiterst lage vervoerskosten, werken bij een toenemende welvaart en een integrerende markt een sterke stijging van de vraag in de hand. Het vervoer en in het bijzonder het goederenvervoer, neemt daarbij zulke vormen aan dat de grenzen van hetgeen maatschappelijk acceptabel wordt geacht, worden benaderd: de infrastructuur wordt maximaal belast, de hinder voor de burgers neemt sterk toe, de belasting van het milieu wordt uiterst zorgelijk. Deze onacceptabele effecten van het vervoer vormen een nieuwe aanknoping voor vervoersbeleid. Dit is gekenmerkt door enerzijds een beleid van maatschappelijke optimalisatie per modaliteit."

CCR: externe kosten doorberekenen
- *In het algemeen moet met versterkte aandacht voor de veiligheid en de bescherming van het milieu gerekend worden:*
- *de risico's van het vervoer dienen vooraf bekend te zijn op basis van risicoanalyses;*
- *van de vervoerders, resp. de vervoerssectoren wordt, mede door een druk vanuit de markt, een grotere eigen verantwoordelijkheid bij het handhaven van het veiligheidsniveau verlangd en mede afgedwongen door een ruimere aansprakelijkheid bij ongevallen;*
- *de binnenvaart kan op grond van de beschikbare capaciteiten een aanzienlijke bijdrage ter ontlasting van het wegverkeer leveren;*
- *voor zover de externe kosten van het*

vervoer aan de vervoersdragers zullen worden toegerekend, kan de binnenvaart rekenen op een geringere last dan de concurrerende vervoersdragers.

Anderzijds is dit beleid gericht op een optimale verdeling van het vervoer over de vervoersmodaliteiten en dit binnen de randvoorwaarden van een vrije vervoersmarkt. Het mechanisme waarmee dit bereikt moet worden is de toerekening van de externe kosten van het vervoer aan de gebruikers.

Anderzijds is dit beleid gericht op een optimale verdeling van het vervoer over de vervoersmodaliteiten en dit binnen de randvoorwaarden van een vrije vervoersmarkt. Het mechanisme waarmee dit bereikt moet worden is de toerekening van de externe kosten van het vervoer aan de gebruikers. De binnenvaart neemt daarbij een bijzondere plaats in. De markt van het vervoer over water voldoet aan alle moderne eisen, de bedrijfstak blijkt innovatief en ondernemend, het vervoer laat weer groei zien, de infrastructuur, die vrij is van congestie, biedt nog ruimte voor groei en het vervoer is mede dankzij het gerealiseerde veiligheidsniveau maatschappelijk, maar ook commercieel gezien, goedkoop. Tegen deze achtergrond moet de positie van de binnenvaart in politieke zin herijkt worden. Omdat de gevolgen van de autonome groei van het wegvervoer maatschappelijk ongewenst zijn, moet meer vervoer ten goede komen aan de modaliteiten met een gunstiger maatschappelijk profiel: kustvaart, binnenvaart en spoor."

ASV: het toerekenen van (ALLE) externe kosten naar de diverse modaliteiten zou inderdaad de binnenvaart mogelijkheden geven. Echter, nu 20 jaar na dit rapport, zien wij nog steeds geen (Europees) vervoersbeleid. Dat betekent dat de binnenvaartsector niet "beloond" wordt voor haar positieve aspecten van vervoer.

CCR: stimulering binnenvaart door transparante markt en modal shift

De CCR schrijft: "Het beleid zal gericht moeten zijn op stimulering van onder andere vervoer over water, waarvoor kunnen worden ingezet:

- *Transparante marktverhoudingen en gelijke concurrentievoorwaarden, naast:*
- *Prijsmechanismen voor de sturing van de modal shift;*
- *Flankerend beleid gericht op de ontsluiting van de binnenvaart (intermodale knooppunten, wateraansluitingen).*

Toch moeten ook kanttekeningen worden gemaakt. Omdat de maatschappelijke kosten van het vervoer de basis zijn voor de sturing van de modal shift, wordt de toekomst van de vervoerswijze binnenvaart, meer nog dan in het verleden, bepaald door de mate waarin deze zich gunstig profileert ten opzichte van de concurrerende modaliteiten."

ASV: we zien dat van bovenstaande zaken niet veel terecht gekomen is, maar de CCR-regelgeving dendert ondertussen wel door.

CCR; versterking binnenvaart door regelgeving, ASV: verzwakking concurrentiepositie

Kennelijk ging de CCR ervan uit dat verladers de vervoerders zouden belonen voor het voldoen aan allerlei eisen en voorwaarden zie onderstaande tekst

CCR : "Veiligheid en milieuvriendelijkheid van de vervoerswijze vragen om:

- *Het handhaven van de voorschriften op een onverminderd hoog niveau, dan wel dit verder verhogen;*
- *een pro-actief beleid ten aanzien van vernieuwing van norm- en regelgeving, zowel wat betreft de externe veiligheid, als de emissies die samenhangen met het operationele bedrijf;*
- *een innovatiebereidheid, om de gunstige energiebalans van dit vervoer te kunnen handhaven;*
- *een toezichthoudend apparaat (inspecties, klassebureaus), dat zelf aan zware kwaliteitseisen wordt onderworpen.*

Zijn daarmee de kansen op een gunstig klimaat voor een versterking van het vervoer over water potentieel aanwezig, …"

ASV: De CCR spreekt over een versterking van het vervoer, maar in feite heeft het tot nu toe tot een verzwakking van de positie van de binnenvaart geleid t.o.v. haar concurrenten.

Veiligheidsvoorschriften van aanpassing bij om- ver- of nieuwbouw naar einddata om te voldoen aan nieuwbouweisen

CCR (pagina 23): "De zorg voor de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn is een fundamenteel aspect van de aan de Centrale Commissie opgedragen missie. Van de reglementen is het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn het kernvoorschrift voor de bouw- en uitrusting van de schepen.

Verschillen t.o.v. andere modaliteiten bestaan er mogelijk met betrekking tot:

- *de mate van toepassing van nieuwe normen op bestaande schepen, in de zin dat in de Rijnvaarttraditie voor de bestaande schepen een "status-quo regime" geldt, inhoudende dat voor een deel van de voorschriften alleen de normen op het moment van de afgifte van het eerste certificaat gelding hebben;*
- *het geleidelijk en voortdurend aanpassen van de normen (tijdintervallen van 6 maanden en tijdelijke voorschriften voor perioden van steeds 3 jaar), waardoor niet zozeer van één, vastomlijnde norm, maar eerder van een zwevende, zij het geleidelijk omhoog bewegende normstelling sprake is.*

ASV: vrij vertaald: het was in de binnenvaart tot dat moment de gewoonte dat schepen aan nieuwbouweisen moesten voldoen als er sprake was van om- ver- of nieuwbouw. Dat betekende in de praktijk dat geleidelijk aan de schepen up-to-date gehouden werden. Maar…..

CCR: continue vernieuwing schip staat maatschappelijk gewenste en marktconforme ontwikkeling op de Rijn in de weg

De CCR schrijft "Ondanks een continue vernieuwing van (grote) delen van het schip blijft het geregistreerd onder de datum van de oorspronkelijke kiellegging. De overgangsvoorschriften dragen in hun huidige opzet zo bij tot een zekere conservering van de oudere segmenten van de vloot. Een aanzienlijk deel van de vloot zal aldus buiten het regime van de nieuwe voorschriften blijven of eerst na verloop van tijd daaraan onderworpen zijn.

Tenslotte is de vraag in hoeverre de voortzetting van deze traditie de maatschappelijk gewenste en marktconforme ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart in de weg staat. In een context, waarin zowel de diversiteit van de scheepvaart, als de intensiteit van het verkeer significant groeit, maar de specificiteit van het vakmanschap met betrekking tot de binnenvaart op veel plaatsen afneemt, lijkt eerder behoefte te bestaan aan strikte, misschien zelfs stringentere normen, dan aan ver doorgevoerde nuanceringen of uitzonderingssituaties."

ASV: hier zien we de basis voor de besluitvorming om de (139) nieuwbouwregels met terugwerkende kracht op bestaande schepen van toepassing te maken.

Koude sanering kleinere schepen: maatschappelijk gewenst?

ASV: De vraag is: is het maatschappelijk gewenst dat inmiddels al een groot deel van de kleinere schepen uit de beroepsvaart genomen is, omdat binnenvaartondernemers op dat moment of uiteindelijk niet aan de eisen zal kunnen voldoen?

Onzinnige investeringen: maatschappelijk gewenst?

ASV: Is het maatschappelijk gewenst dat binnenvaartondernemers moeten investeren in zaken waarvan nut, noodzaak noch haalbaarheid aangetoond zijn (en van sommige regels wel de onhaalbaarheid aangetoond is, zie de geluidseisen), terwijl er zoveel uitdagingen liggen wat betreft de economische situaties en zinvolle

innovaties, die men nu niet kan uitvoeren?

Maatschappelijk gewenst?
Is het maatschappelijk gewenst dat de binnenvaartsector zo weinig toekomstperspectief biedt dat jongeren niet meer kiezen voor dit vak en personeel bijna niet meer te krijgen is?

Diversiteit van de scheepvaart
ASV: Verrassend is dat de CCR spreekt over *"de context, waarin zowel de diversiteit van de scheepvaart, als de intensiteit van het verkeer significant groeit, maar de specificiteit van het vakmanschap met betrekking tot de binnenvaart op veel plaatsen afneemt waardoor er eerder behoefte lijkt te bestaan aan strikte, misschien zelfs stringentere normen, dan aan ver doorgevoerde nuanceringen of uitzonderingssituaties.* "Waarbij de ervaring leert dat juist de schepen die aan het verdwijnen zijn geen tot weinig problemen opgeleverd hebben, juist doordat daar veel sprake is van (decennialang) vakmanschap. Zie de recente ongevallen in de binnenvaart.

Levenscyclus bestaande vloot verkorten door "integratie nieuwe technologie"
Op pagina 24 zien we dat er een keuze is gemaakt: Niet voor een duurzame binnenvaartvloot, maar voor het stimuleren van nieuwbouw. De CCR schrijft
"In verband met de concurrentiepositie van de binnenvaart is eerder behoefte aan een stimulering van nieuwbouw, dan aan conservering van de bestaande vloot. Een snelle integratie van nieuwe technologie draagt ertoe bij dat de levenscyclus van de schepen en de uitrusting verkort wordt, waardoor sneller op een gewijzigde vraag uit de markt gereageerd kan worden."

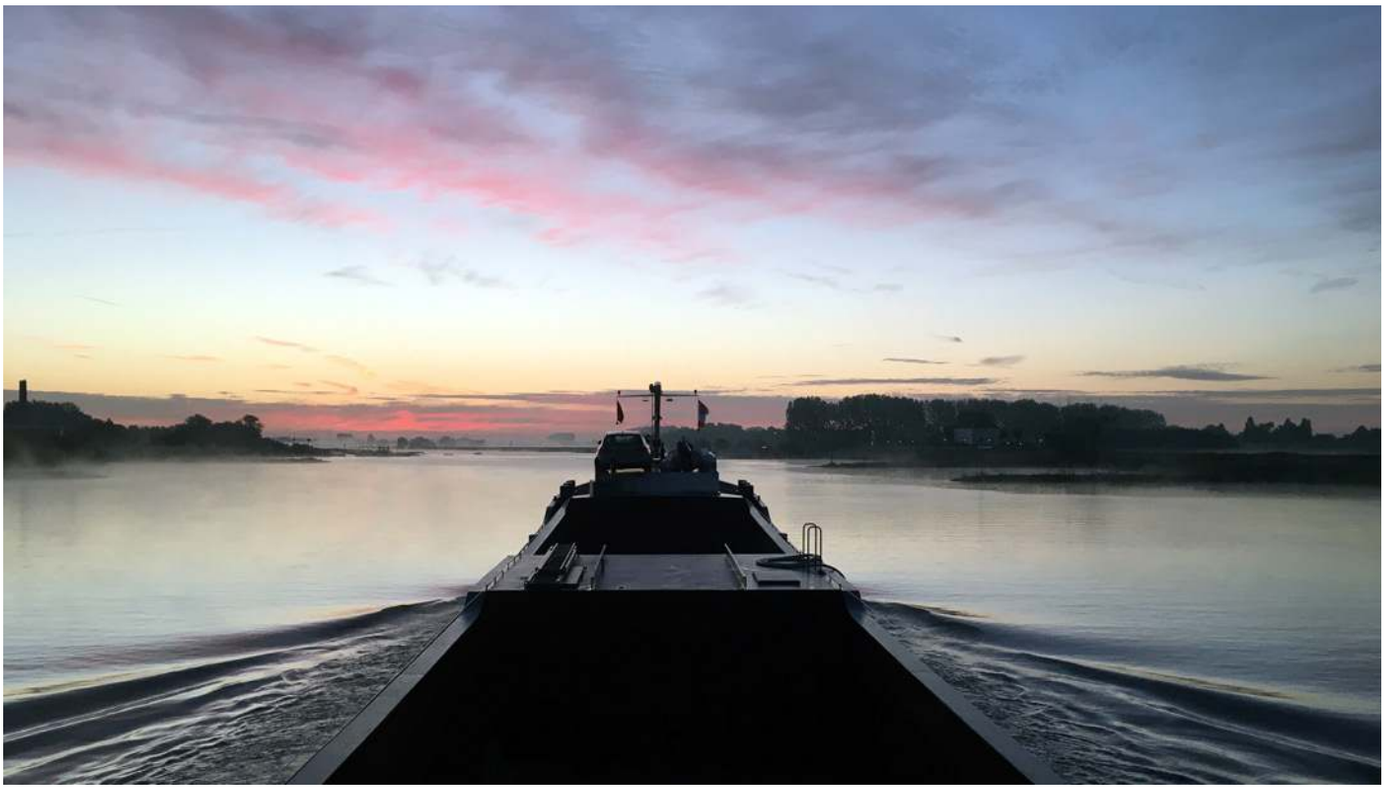
Huidige effect in strijd is met de uitgangspunten van de CCR
"Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere".
Tegelijkertijd zien we dat het huidige effect in strijd is met de uitgangspunten van de CCR
Blz 26; "Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere.
Daarom dienen criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) mede uitgangspunt te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen."

ASV: Er zijn geen criteria andere dan dat ieder schip aan de nieuwbouweisen moet voldoen. We zien dat er wel degelijk bepaalde segmenten zwaarder getroffen worden. De ASV heeft dat herhaaldelijk aan de orde gesteld bij de Rijnvaartcommissarissen van de CCR. Had men gedaan wat men had afgesproken, namelijk iedere 5 jaar een evaluatie gehouden, dan had men moeten constateren dat men de waardevolle diversiteit van de binnenvaartvloot kwijtraakt en men het besluit zo snel mogelijk moet herzien.

Conclusie
De conclusie kan geen andere zijn dan, wat er ook aan ten grondslag heeft gelegen, de CCR de bedoeling heeft om tot een koude sanering te komen van een deel van de binnenvaartvloot. De conclusie moet ook zijn dat de CCR dit besluit heeft gestoeld op een aantal aannames die niet blijken te kloppen:

- Nee, de binnenvaartsector heeft zich niet versterkt door de opgelegde regelgeving,
- integendeel: de binnenvaart heeft marktaandeel verloren aan haar concurrenten.
- En nee, er werd geen nieuwbouw gepleegd in de sectoren die gedwongen waren om te saneren.
- En ja, het blijkt wel zo te zijn dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere.
- En nee, er is geen (of onvoldoende) sprake van evenwichtigheid en proportionaliteit dienende als uitgangspunt van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen.
- En nee, er is geen sprake van een 5-jarige evaluatie dus
- nee, de CCR is niet de hoeder van de binnenvaart die zij wel zou moeten zijn.
- En ja, als de CCR niet wil bewegen dan zal de Nederlandse overheid, als de Nederlandse binnenvaartvloot haar lief is, moeten bewegen.
- De schippers voelen zich gesteund door de politiek maar het is niet genoeg:
- nu is een snelle uitvoering van herziening van het beleid van groot belang.

Sunniva Fluitsma



Dag van de binnenvaart

Binnenvaart laat zich 12 november 2022 van haar beste kant zien.

12 november 2022 presenteert de binnenvaart zich aan heel Nederland. De Dag van de Binnenvaart is een initiatief van Wereld van de Binnenvaart samen met de samenwerkende binnenvaartorganisaties. Op diverse locaties verspreid over Nederland is het idee belangstellenden tussen 10.00 en 15.00 uur te verwelkomen om de binnenvaart te beleven en meer te weten te komen over de bedrijfstak: het belang voor de Nederlandse economie, het werk, de opleidingen, enzovoort.

De Dag van de Binnenvaart gaat jaarlijks plaatsvinden en moet de komende jaren doorgroeien naar een nog groter evenement. (Denk aan “Kom in de Kas” van de land- en tuinbouw sector)

De centrale coördinatie van Dag van de Binnenvaart is in handen van Wereld van de Binnenvaart.

Waarom een landelijke Dag van de Binnenvaart?

Dag van de Binnenvaart heeft als doel op verschillende plekken in Nederland, laagdrempelig bezoekers (jong en oud) een kijkje te geven wat de binnenvaart allemaal te bieden heeft. Het gaat om beleven, meemaken en doen. Je ziet pas hoe groot bijv. een binnenvaartschip is als je er op staat of bij een werf onder een schip door kan lopen. Die beleving, daar gaat het om tijdens deze dag. Het gaat om bewust het onderbewuste te beïnvloeden en een zo een positief beeld van de binnenvaartsector mee te geven. Dit kan zijn bij iemand die iets te vervoeren heeft, een schoolverlater of een jongeren die een studiekeuze moet maken. Natuurlijk kunnen mensen ook komen om gewoon een leuke dag willen hebben met hun kinderen en/of kleinkinderen.

Omdat Dag van de Binnenvaart één dag betreft met een landelijke uitstraling war alle partijen samenwerken, is het makkelijker meer aandacht/ mediawaarde te genereren voor de binnenvaartsector.

Voor sommige activiteiten kan het zijn dat men zich vooraf moet aanmelden. Dat maken we dan bekend via de website(s), social media en de (lokale) pers. Soms is dat nodig vanuit veiligheidsoogpunt, soms is er per sessie een maximum aan het aantal mensen. Zoals bij een vaartocht of de simulators. Zo voorkomen we ook dat mensen lang moeten wachten of er teleurstellingen ontstaan omdat de activiteit vol is.

Of het nu bijv. een binnenvaartschip, terminal, werf of radarpost is, ieder bedrijf wat kan bijdragen aan een positieve beeldvorming/beleving rondom de binnenvaart kan meedoen aan deze dag.

Wie werken er mee?

Onder andere Zeekadetkorps Nederland, verschilleden leden van Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB), UWV, de binnenvaartopleidingen en de passagiersvaart/cruisevaart hebben al aangegeven mee te willen werken aan deze dag. In de komende weken vullen wij deze lijst aan met meerdere partijen.

De Binnenvaartkrant zal optreden als mediapartner en in aanloop naar deze dag verschillende keren aandacht geven in de krant aan Dag van de Binnenvaart en een bijlage publiceren met alle activiteiten van Dag van de Binnenvaart!

Promotie

De Dag van de Binnenvaart wordt richting publiek via de social media van Wereld van de Binnenvaart aangekondigd. Er zijn banners die partijen die meedoen op hun website kunnen zetten en rondsturen via hun mails. Via UWV zullen werkzoekenden worden opgeroepen om te komen kijken bij een van de activiteiten om op die manier kennis te maken met de binnenvaartsector.

Zowel naar landelijke als naar de regionale/lokale media worden persberichten gezonden.

Het doel is zoveel mogelijk mensen in contact laten komen met deze mooie branche.

“Onbekend maakt onbemind” is wat we hiermee willen doorbreken/verminderen.

Op www.dagvandebinnenvaart.nl staan nu nog de activiteiten van de eerste Dag van de Binnenvaart als voorbeeld. Voor de geplande versie van dit jaar wordt deze natuurlijk geactualiseerd. De Dag van de Binnenvaart zal uitgroeien naar een jaarlijks evenement met als ambitie dit op zo’n 25 plaatsen in het land te organiseren.

Veiligheid binnenvaart

Fosfine

Tijdens een overleg over fosfine in de lading heeft de ASV ervoor gepleit dat bij alle overslag van gegaste lading uit Oost-Europa metingen worden uitgevoerd en binnenvaartschippers over de resultaten worden geïnformeerd. Het pleidooi is bij alle binnenkomende zeeschepen uit risicolanden (Oekraïne, Polen) een controle uit te voeren op aanwezigheid van fosfine.

Op grond van het Plan van Aanpak geldt een dergelijke meldplicht voor ladingen die de havens van Amsterdam en Rotterdam binnenkomen. Tot 2012 was een dergelijke verplichting opgenomen in nationale wetgeving voor zeeschepen in het kader van de RCLZ, maar deze is met de inwerkingtreding van de RMCS (Richtlijn Monitoring- en Informatiesysteem Zeescheepvaart) komen te vervallen. Verplichtingen uit Havenverordeningen Amsterdam en Rotterdam gelden alleen binnen de gemeentegrenzen, niet daarbuiten. Nog onduidelijk is of andere havens dit overgenomen hebben.

Ladingen uit Oekraïne hebben lang in opslag gelegen met verhoogde kans op aanwezigheid schadelijke insecten en/of knaagdieren en gebruik van fosfide als ontsmetting. Vanwege de oorlogssituatie zal er ook minder aandacht zijn voor formaliteiten. Dit leidt tot verhoogde risico's in de keten.

Door de fysische eigenschappen van fosfide-tabletten (fosfine komt vrij onder invloed van blootstelling aan vocht) is er onzekerheid of en wanneer fosfine gaat vrijkomen. Het is niet te voorspellen hoe lang er nog fosfine kan vrijkomen. Dit hangt onder andere af van de weersomstandigheden.

Hoe wordt er gemeten?
Er is gebrek aan duidelijkheid over de uitvoering van metingen door gassingsleiders. Er zijn signalen dat in vergelijkbare situaties het ene bedrijf iets anders meet dan het andere. Er is geen duidelijkheid of er een eenduidig meetprotocol is en welke eisen gesteld worden aan opleidingen. Er is behoefte aan duidelijkheid en borging van kwaliteit van metingen, zodat er in de keten duidelijkheid is over concentraties gas en veiligheid van transport.

Aandachtspunt is ook de overslag buiten de havens, bijv. van spoor op binnenvaart. In de Europese Sustainable Use Directive is geen aandacht voor veilig gebruik van gewasbeschermingsmiddelen in de binnenvaart.

Ervaring is dat bij zeeschepen uit Zuid-Amerika fosfine doorgaans is uitgewerkt.

Werking plan van Aanpak
Het Plan van Aanpak van de havens geeft aan dat in geval van gegaste ladingen, met daarin nog werkzame fosfide-pillen, deze (deels) in een duwbak wordt gestort. Dit is incidenteel, enkele keren, gebeurd. Alleen in geval overslag van gegaste lading van een zeeschip naar een binnenvaartschip plaatsvindt onder supervisie van een gassingsleider, wordt aan het binnenvaartschip een gasvrij certificaat meegegeven. Dit gebeurt incidenteel. Volgens de ASV echter krijgen schippers geen (of nauwelijks een) gasvrij-certificaat mee.

De ketenanalyse is in april dit jaar aan de Kamer aangeboden. Deze biedt een samenhangende aanpak om in de keten risico's fosfine terug te dringen.

Voornemen is om de Tweede Kamer voor het kerstreces te informeren over voortgang van uitvoering van de ketenanalyse.
Acties
- Het Comité van Graanhandelaren heeft in het standaardcontract een nieuwe bepaling opgenomen t.a.v. het melden van gegaste lading;
- Het CTGB (College toelating Gewasbeschermingsmiddelen en Biociden) is bezig met het aanpassen van de wettelijke gebruiksvoorschriften van fosfide-houdende producten in Nederland (alleen nog toepassing van sleeves, op locatie, in gasdichte ruimtes);
- Nederland brengt overeenkomstige voorstellen in in Europees verband;
- Min I&W werkt er aan dat in de IMSBC [International Maritime Solid Bulk Cargoes Code] (deel van IMO [International Maritime Organisation]-regelgeving) bepalingen worden opgenomen t.a.v. gegaste ladingen die per zeeschip worden vervoerd;
- Idem in regelgeving ADN (binnenvaart);
- KBN (Koninklijke Binnenvaart Nederland) heeft een voorzet ontwikkeld voor het omgaan met gegaste ladingen in arbo-catalogus binnenvaart.

Het algemene beeld is dat de meeste afgesproken acties in uitvoering zijn, maar dat het aantal betrokken stakeholders groot is en de voortgang langzamer dan gewenst.

Hersenspinsels

Hersenspinsels m.b.t. de invoering van een Beperkt Vaarbewijs

Hieronder staat **niet** de mening van de ASV, maar een zienswijze dienend als discussiestuk

Aanleiding
Het aantal ongelukken op het binnenwater met speedboten, zeiljachten en sloepen is de afgelopen jaren verder gestegen. Werden in 2008 nog 198 ongevallen met recreatievaartuigen geregistreerd, in 2012 was dat al opgelopen tot 473. 2013 werd indertijd zelfs gezien als een absoluut rampjaar voor de watersport; er vielen 8 doden. Dit alles blijkt uit cijfers die Rijkswaterstaat verzamelde over de periode 2008-2012. Daarbij gebruikte de waterbeheerder meldingen die door de politie en inspectiediensten in de zogenoemde Landelijke Scheepsongevallen (SOS) databank worden gezet. De algemene verwachting was dat de situatie zou verslechteren en dat is helaas gebeurd. Pas in 2021 daalde het totaal aantal geregistreerde scheepsongevallen op het binnenwater licht van 1243 in 2020 naar 1225 in 2021. Van dit totaal aantal ongevallen waren er 1077 niet-ernstige (tegenover 1068 in 2020)

en 148 ernstige scheepsongevallen. In Corona tijd is het aantal pleziervaartuigen al dan niet te huur verder gestegen maar de kennis van de regels op het water niet. En laten we wel zijn, je stapt toch ook niet op je fiets zonder de basis verkeersregels te kennen? Voor de goede orde: in 2015 vond het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het desgevraagd niet nodig om maatregelen te nemen, omdat het qua ernst en omvang allemaal wel meeviel.

Wat voorbeelden: op de Amsterdamse grachten is het vaak ronduit gevaarlijk om te varen. En op bijvoorbeeld de Loosdrechtse plassen varen speedboten aan het eind van de dag op volle snelheid, zonder rekening te houden met andere boten of, nog gevaarlijker, zwemmers. Het aantal bijna-ongelukken en kleine aanvaringen is niet te tellen, los van het feit dat ze formeel niet geregistreerd worden. Dat geldt ook voor incidenten met de binnenscheepvaart. Het recente ongeluk waarbij een plezierjacht werd overvaren en er een dodelijk slachtoffer viel, bevestigt dat. Het komt zelfs voor dat vissers 's nachts in de vaargeul gaan liggen en vervolgens (bijna) overvaren worden. De schipper die zo'n bootje probeert te ontwijken loopt grote risico op schade a.g.v. het feit dat hij zijn koers moet verleggen.

Daarnaast varen veel schepen te hard op plaatsen waar dat niet toegestaan of veilig is, wat schade aan oevers en milieuschade oplevert, los nog van overlast voor omwonenden en andere watersporters. Sluiswachters en havenmeesters beklagen zich eensluidend over het gebrek aan kennis van de belangrijkste vaarregels zoals vastgelegd in het Binnenvaart Politie Reglement (BPR), vaaretiquette en praktische vaarervaring bij veruit de meeste watersporters en bevestigen dat dit regelmatig tot gevaarlijke situaties leidt. Betere kennis van de vaarregels in zijn algemeenheid en partkijkervaring met (snelle) boten leiden tot meer plezier en verhoogde veiligheid voor alle watersporters. Het is dan ook de hoogste tijd dat er maatregelen genomen worden.

Recreatie is een belangrijk element in onze samenleving. Maar daar waar mensen onverantwoord handelen, irritatie en/of overlast veroorzaken, dient voorlichting gegeven, kennis overgedragen en de orde gehandhaafd te worden. De snel toenemende drukte op het water leidt steeds vaker tot onveilige situaties tussen zowel de plezier- en beroepsvaart enerzijds, als tussen de pleziervaart onderling anderzijds.

Voor het besturen van pleziervaartuigen die langer dan 15 meter zijn en/of sneller dan 20 km per uur kunnen varen is het Klein Vaarbewijs I nodig. Dit is echter uitsluitend een theoretisch examen. Er is formeel dus geen enkele praktijkervaring vereist om een snel en/of groot schip te varen, met alle hierboven genoemde gevolgen van dien.

Voor het varen in vaartuigen, die niet onder het Klein Vaarbewijs I regime vallen, is geen examen vereist. Formeel wordt iedereen geacht de regels te kennen, maar dit wordt noch getoetst, noch gecontroleerd. De afgelopen jaren heeft deze categorie scheepjes een aanzienlijke groei doorgemaakt en is het aanbod aan verhuurde motorboten, zoals sloepen, fors gegroeid. In beginsel kan dus iedereen deze vaartuigen huren of kopen en besturen zonder enige kennis van het BPR. Ook bij zeilboten met een (buitenboord) motor leidt dit tot onnodige en soms gevaarlijke misverstanden. Ieder door een motor voortbewogen schip en ook een zeilschip door motor voortbewogen is immers een motorschip voor de wet en dient zich als zodanig ten opzichte van andere boten te gedragen, maar men is zich dat vaak niet bewust. Het is dan ook niet meer dan logisch, dan dat iedere schipper een minimum kennisniveau van de vaarregels en vaaretiquette heeft. Aangezien de huidige vrijblijvendheid niet het gewenste resultaat heeft, is aanvullende wetgeving noodzakelijk.

Te nemen maatregelen
In dit verband wordt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om op korte termijn:

1. Een beperkt theorie-examen (Beperkt Vaar Bewijs) met een dito kennisniveau van vaarregels en vaaretiquette te doen ontwikkelen en invoeren, dat moet gelden voor iedereen die een vaartuig bestuurt en moet kunnen tonen.
2. Vaarbewijs 1 wordt uitgebreid met een praktijkexamen;
3. De organisatie hiervan bij de Stichting CWO (Commissie Watersport Opleidingen) neer te leggen, i.s.m. het CBR;
4. Een registratie- en verzekeringsplicht voor pleziervaartuigen in te voeren, waarvan de schipper van een vaartuig het bewijs moet kunnen tonen;
5. Een passend boetesysteem in te voeren;
6. Handhaving plaats te laten vinden door de Politie te Water en de Waterschappen.

Het moet mogelijk zijn om de onderwerpen 1 t/m 4 kostendekkend te organiseren. Gezien het grote aantal schepen is het niet reëel om aan deze situatie onmiddellijk een einde te maken, maar eens zal er een begin mee gemaakt moeten worden. Voor beide examens geldt daarom een overgangsperiode van vijf jaar, i.c. tot 1 januari 2027. Voor de registratie- en verzekeringsplicht geldt een overgangsperiode tot 2028.

Doe er iets moois mee, ik hoor het graag!

ASV:
De ASV heeft dit onderwerp op de najaarsvergadering besproken. Duidelijk is dat er zeker iets moet gebeuren, maar rücksichtslos op alles wat vaart eisen neerleggen is niet onze bedoeling. Wat er over gezegd is door de leden kunt u nalezen in het verslag van de vergadering.

Vergroening binnenvaart

Biobrandstoffen

Hernieuwbare brandstoffen
Er zijn gesprekken gaande over het gebruik van biobrandstoffen met verschillende partijen onder supervisie van Panteia. Wij mogen daar niets over naar buiten brengen, kregen we te horen toen we al aangeschoven waren in het overleg.

Wat niemand ons kan verbieden, is zeggen wat de mening van de ASV is en dat doen we bij deze, zodat de leden weten welke positie de ASV inneemt.

Over voor binnenvaart geschikte hernieuwbare brandstoffen:

- Betreffende eventuele geschikte hernieuwbare brandstoffen (biobrandstoffen) stelt de ASV dat alleen die brandstoffen geschikt zijn die zonder rekenkundige trucjes een bewezen schonere verbranding hebben en een lagere emissie hebben dan de huidige brandstoffen.
- Schippers kunnen nooit weten wat een goede kwaliteit brandstof is. Dat zou van hogerhand gecontroleerd moeten worden waarbij essentieel is dat er gemeten wordt wat de waardes zijn: meten is weten.
- Hernieuwbare brandstoffen mogen niet hygroscopisch zijn (zodat het geen vocht aantrekt). Ze moeten een homogene samenstelling hebben, zodat de brandstof een volledige verbranding heeft (en niet dat er bepaalde componenten niet of onvolledig verbrand de verbrandingskamer verlaten).
- Alle mooie verhalen ten spijt over “good housekeeping” vindt de ASV dat biobrandstoffen eenvoudig operationeel te gebruiken moeten zijn (onderhoudsintervallen, introductie, etc.): Men moet er niet meer omkijken naar hebben dan conventionele brandstof, want als de onderhoudsintervallen omhooggaan, produceert men ook meer afval in vorm van filters dus is men meer milieubelastend.
- Biobrandstoffen moet men pas introduceren als er uitgebreide pilots zijn gedaan die zonder problemen, of schade aan motoronderdelen als brandstofpompen en injectoren, zijn verlopen.
- Geen enkel extra veiligheidsrisico door gebruik van biobrandstoffen is acceptabel, volgens de ASV.
- Als de biobrandstof niet schoner verbrandt dan standaard diesel, moet het goedkoper zijn, omdat je effectief meer vervuiling hebt in je motor, dus meer onderhoud, dus hogere kosten.
- Beschikbaarheid: Op dit moment blijken bepaalde brandstoffen zoals GTL zo beperkt beschikbaar te zijn dat de eventuele milieuwinst verloren gaat door gedwongen bijmenging van “gewone” brandstof. De schipper moet in staat zijn de gekozen brandstof te kunnen bunkeren in alle landen waar (intensieve) binnenvaart voorkomt. Er moet dus voldoende voorraad zijn op voldoende bunkerlocaties.

Subsidieregeling motoren

Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen

De subsidie die in het kader van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021 – 2025 wordt verstrekt voor de verduurzaming en vervanging van oudere motoren tot Stage V motor of een aan Stage V gelijkwaardig erkende motor is in 2021 succesvol gebleken. Als gevolg daarvan is besloten het ter beschikking staande subsidieplafond voor 2022 te verhogen met € 10.000.000,− van € 5.900.000,− naar € 15.900.000,−.

Naar verwachting zullen hiermee de in 2022 al ingediende aanvragen voor een groot deel kunnen worden gehonoreerd. Er is naar verwachting geen budget beschikbaar voor nieuwe aanvragen in 2022. De vraag naar subsidiëring van de aanschaf en installatie van een SCR-katalysator is in 2021 en in 2022 sterk achtergebleven. De niet bestede middelen zijn gereserveerd voor latere jaren (periode 2023 tot en met 2030). Hiertoe zijn de subsidieplafonds aangepast. Het totale bedrag voor de periode van deze regeling is hierdoor verlaagd van € 63.000.000,− naar € 46.400.000,−.

In 2021 is het genoemde subsidieplafond voor 2021 met € 2.000.000,− verhoogd door gelijktijdige verlaging van het voor 2021 opgenomen subsidieplafond dat betrekking heeft op de opgenomen aanschaf en installatie van SCR-katalysatoren (wijziging in Staatscourant 4 oktober 2021, nr. 42265). Hierdoor konden extra aanvragen voor motorvervanging in 2021 worden gehonoreerd. Het oorspronkelijke subsidieplafond voor 2022 voor motorvervanging is alsnog aangevuld door extra financiering van IenW, inclusief een verlaging van het subsidieplafond voor motorvervanging voor 2023 met € 900.000,–.

Door de verlaging van het subsidieplafond vervalt de mogelijkheid om in 2023 subsidie aan te vragen voor deze maatregel. Artikelsgewijs is de laatste dag waarop een subsidieaanvraag voor de vervanging van oudere motoren kan worden ingediend, gewijzigd van 31 oktober 2023 naar 31 oktober 2022. De reden hiervoor is dat het deelplafond voor 2023 voor deze subsidiabele activiteit is vervallen.

In artikel 7 zijn de jaarlijkse perioden

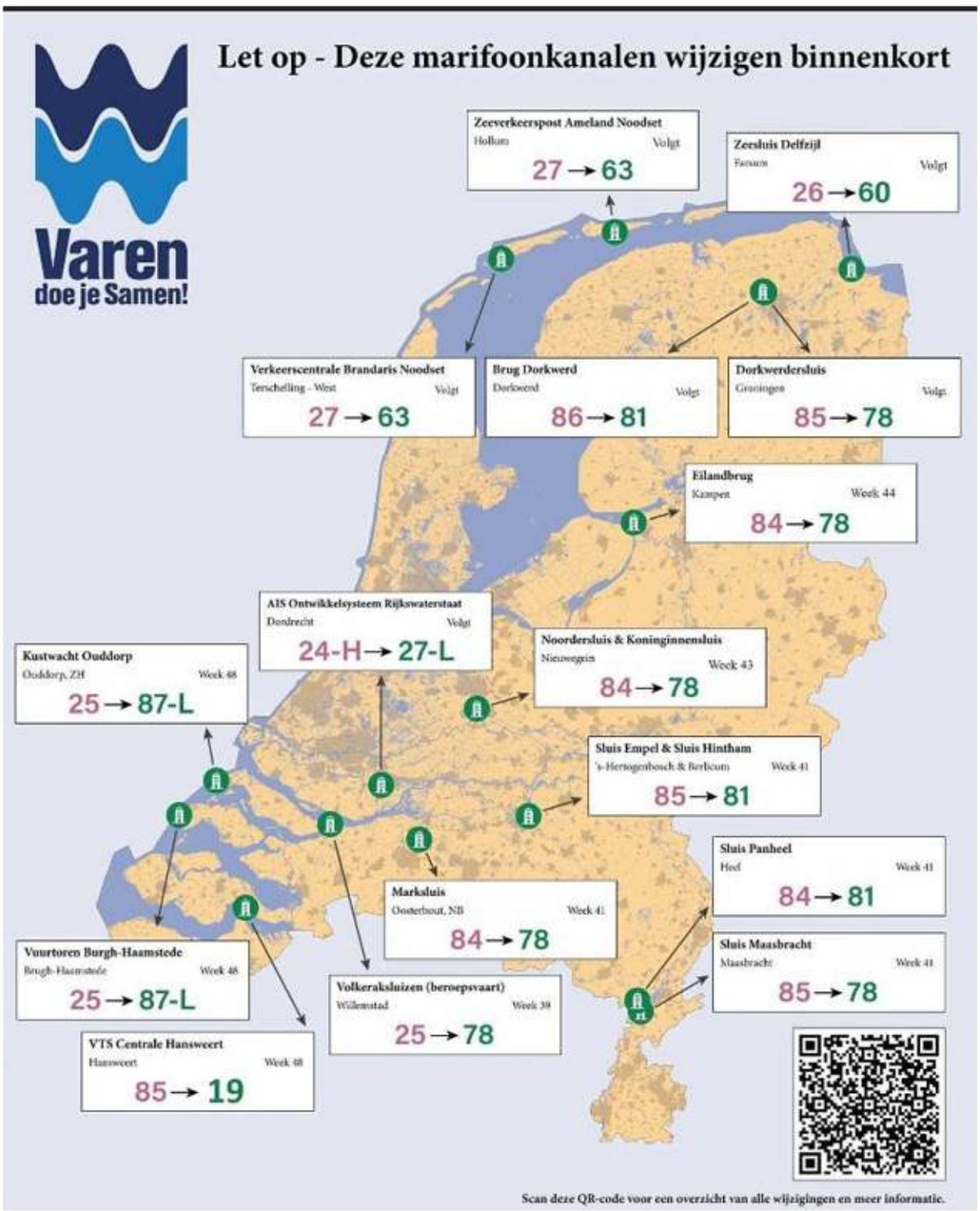
vastgesteld waarbinnen een subsidieaanvraag voor de aanschaf van de SCR-katalysator en het laten opstellen van een rapport jaarlijks bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) kan worden ingediend. Deze perioden vangen jaarlijks aan medio januari (onderdelen b tot en met d). Op deze wijze wordt aan het begin van het jaar extra tijd geboden voor het indienen van deze aanvragen.

Het tijdstip van 9.00 uur is toegevoegd om de aanvraagperiode op een kantoortijdstip te laten starten in plaats van middernacht. De laatste dag waarop een subsidieaanvraag kan worden ingediend is voor de verschillende perioden bepaald op 31 oktober. Zo heeft RVO voldoende tijd om subsidieaanvragen in het lopende kalenderjaar af te handelen.

Het tijdstip van 17.00 uur is toegevoegd om de aan de aanvraagperiode op een kantoortijdstip te laten eindigen in plaats van middernacht.

Artikel II De wijzigingsregeling treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst in werking. Hierbij wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en de minimale invoeringstermijn van twee maanden. Hier wordt voor gekozen om, gelet op de doelgroep en jaarindeling, aanmerkelijke ongewenste private nadelen te voorkomen en met de directe inwerkingtreding de aangepaste subsidieplafonds zullen gelden voor de daarvoor in aanmerking komende subsidiabele projecten.

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



Nautisch-Technisch

Brabantse kanalen

Brabantse kanalen hoofdpijndossier binnenvaart

De Brabantse kanalen zijn een hoofdpijndossier voor de schippers. Er is altijd wel wat. Sluizen die ermee stoppen en niemand weet wanneer ze weer gaan beginnen. Dit kan al komen door een klein lampje dat het niet doet en waardoor alles op tilt slaat. En voordat er dan een monteur is en voordat dan gevonden is wat het probleem is….gek worden we ervan.

Nadeelcompensatie werkt niet, want dat gaat per object en de drempel is ongelooflijk hoog. Dat klopt natuurlijk niet.

Een voorbeeldje van geplande stremming: Van 3 oktober t/m 17 februari vindt er onderhoud plaats aan Sluis 16 in de Zuid-Willemsvaart.

Van maandag 3 oktober tot en met vrijdag 17 februari verrichten aannemers Van Doorn en SPIE in opdracht van Rijkswaterstaat werkzaamheden aan Sluis 16 in de Zuid-Willemsvaart vlakbij Weert. De sluis is gedurende deze periode gestremd voor scheepvaart. Wegverkeer is slechts 2 dagen gestremd: het kan 4 en 5 oktober niet over de brug.

Vlot en veilig?
En men blijft het maar hebben over vlot en veilig vervoer. Geen schipper die de bediening van de Brabantse sluizen nog als “vlot” zou bestempelen.

Maar, schrijft Rijkwaterstaat: *“Goed functioneren van de sluizen is noodzakelijk voor een vlotte en veilige doorstroming van scheepvaart.”*
Natuurlijk, sluis 16 is een oude sluis, die stamt al uit 1932 en vanwege leeftijd, intensief gebruik en ophoping van slib neemt de werking van de sluisdeuren door de jaren heen af. Sluis 16 ligt er dus maanden uit waardoor schepen vanuit het zuiden komend enorm ver moeten omvaren. Dat kost schippers tijd en geld en/of het kost de verlader tijd en geld die dan eventueel een ander vervoersmiddel zoekt.

Onderhoud sluizen niet gecombineerd, maar na elkaar uitgevoerd
En zou men de pijn nu nog maar willen beperken door zaken te combineren. Maar nee, na sluis 16 gebeurt dat ook bij de verderop gelegen Sluis 15. En, om de kritiek op voorhand te pareren schrijft men dat de planning van de onderhoudswerkzaamheden tot stand is gekomen na afstemming met diverse belanghebbenden.
Tja, afstemming met wie? En is afstemming ook goedkeuring? Of leggen alle “belanghebbenden” inmiddels het moede hoofd in de schoot wetende dat zelfs de nieuwere Brabantse kanalen en sluizen constant mankementen vertonen?

Al met al stelt men dat de onderhoudswerkzaamheden deel uitmaken van het reguliere onderhoud dat Rijkswaterstaat Zuid Nederland laat verrichten aan oevers, rivieren en kunstwerken zoals bruggen, stuwen en sluizen waarbij in 2022 er rond de Noord-Brabantse en Limburgse kanalen aan zo’n 15 objecten onderhoud wordt verricht,

Maar: er wordt alles aan gedaan om de hinder te beperken, zegt men

“Rijkswaterstaat werkt continu aan een goede bereikbaarheid over water. In Noord-Brabant, Limburg en het zuiden van Gelderland beheert Rijkswaterstaat de Maas, Brabantse en Limburgse kanalen en bruggen, sluizen en stuwen. Bijvoorbeeld door het renoveren van bruggen, het verruimen van de vaarweg of het verbeteren van een bediensysteem. Daarnaast werkt Rijkswaterstaat als beheerder van de rijkswateren ook dagelijks aan de waterkwaliteit en aan voldoende water. Deze werkzaamheden, maar ook storingen, kunnen hinder veroorzaken.

Natuurlijk wordt alles gedaan om dat tot een minimum te beperken.

Beperkte bediening objecten Maascorridor tijdens feestdagen

Dit jaar beperkte bediening objecten Maascorridor tijdens de feestdagen mogelijk

Rijkswaterstaat heeft besloten dit jaar tijdens de Kerstdagen en op Nieuwjaarsdag alle objecten op de Maascorridor en sluis Weurt te bedienen. De bediening is die dagen mogelijk tussen 08:00 uur en 18:00 uur.

Aanleiding van de extra bediening was een verzoek uit het bedrijfsleven deze zomer om te bedienen tijdens de feestdagen. Parallel aan dit verzoek ronden we eind dit jaar een onderzoek naar het bedienregime van de afgelopen 10 jaar af. Aan de hand van de uitkomst zal ook worden bekeken of bediening tijdens de feestdagen structureel wordt geregeld.

Julianakanaal

Ervaringen gevraagd m.b.t. het Julianakanaal

Wij ontvingen onderstaande brief over het Julianakanaal, die wij geplaatst hebben op de ASV facebookpagina.

Beste gebruiker van het Julianakanaal,
In mei jl. hebben wij u bericht over de verruimingswerkzaamheden op het Julianakanaal, traject Berg aan de Maas – Obbicht, en het aanbrengen van de 1e bouwkuip aan de oostzijde van het kanaal tussen km. 17.300 en km 18.200.

Inmiddels is deze bouwkuip gereed en start voor ons de Pilot Nautische & Arbeidsveiligheid.

Tijdens deze pilot monitoren wij de effectiviteit van de tot nu toe geldende scheepvaartverkeersmaatregelen zodat wij, samen met u, de gebruikers van het Julianakanaal, kunnen vaststellen of aanvullende maatregelen getroffen moeten worden en/of bestaande maatregelen aangepast moeten worden.

Om de effectiviteit van de scheepvaartverkeersmaatregelen te monitoren hebben wij diverse sensoren op de bouwkuip gemonteerd. Zo meten wij op 9 locaties naast de bouwkuip
de afstand tussen de schepen en de damwanden en op basis van het AIS-systeem registreren wij de snelheid van de passerende schepen. Ook meten wij de hoogte van de waterstand in het kanaal, de stroomsnelheid van het water naast de bouwkuip en de windsnelheid en -richting.

Daarnaast vinden wij uw ervaring bij het passeren van de bouwkuip ook erg belangrijk.

Om uw ervaringen te kunnen monitoren hebben wij een online enquête ingericht waar u uw ervaringen kunt delen. Deze enquête kunt u vinden op https://surveys.enalyzer.com?pid=k6fikidm.

Wij verzoeken u dan ook als u onze bouwkuip de afgelopen week heeft gepasseerd om deze enquête in te vullen. Ook wordt door onze scheepvaartbegeleider aan de schepen welke de bouwkuip hebben gepasseerd, gevraagd of zij de enquête in willen vullen doormiddel van het opvragen van een e-mailadres. Wij sturen u dan een link naar de enquête.

Na het uitvoeren van de pilot, waarin uw ervaringen dus een belangrijk rol spelen, willen wij vaststellen of de veiligheid voor de scheepvaart en onze mensen die in de bouwkuip aan het werk gaan, geborgd is. Wanneer deze zaken op orde zijn, pompen wij de bouwkuip droog en voeren wij de verruimingswerkzaamheden hierin uit.

Voor meer informatie over onze uitvoeringsmethode verwijzen wij u naar onze website welke onderaan deze brief is opgenomen.

Voor eventuele vragen kunt u ons middels het bekende emailadres julianakanaal@herik.nl bereiken.

Uiteraard kunt u de ontwikkelingen ook volgen op onze website en facebookpagina,

https://www.facebook.com/VerruimingJulianakanaalBergObbicht

julianakanaal@herik.nl

https://julianakanaal.ireporting.nl/

Hinder sluizencomplex Hansweert

Van den Herik-Sliedrecht voert in opdracht van Rijkswaterstaat werkzaamheden uit aan het sluiscomplex Hansweert. Deze werkzaamheden starten 25 oktober en duren tot en met 18 november 2022. Uitloop is mogelijk tot 25 november als de weersomstandigheden slecht zijn. Gedurende de werkzaamheden is de sluis beperkt operationeel. Hierdoor zal het vaar- en wegverkeer hinder ondervinden.

Aanleiding van de werkzaamheden
De onderwaterrails van het sluiscomplex Hansweert zijn aan het einde van hun levensduur en moeten vervangen worden. Een 400 ton zware sluisdeur rijdt dagelijks over een ijzeren rails. De railprofielen zijn sinds de bouw van het complex - circa 40 jaar geleden - in gebruik en vertonen slijtage.

Werkwijze
De railprofielen liggen op de bodem van de sluiskolken en zijn in de betonnen bodemconstructie verankerd. Iedere sluisdeur - er zijn er vier - wordt afzonderlijk aangepakt. Door de bevestigingsmiddelen te verwijderen met een duikploeg kunnen de raildelen uit het water worden gehesen. Nadat de betonnen vloer is geïnspecteerd en waar nodig hersteld, wordt een nieuw railprofiel terug ingehesen en weer op de bodem verankerd met nieuwe bevestigingsmiddelen. Dit alles gebeurt op een diepte van 7 meter.

Hinder voor de scheepvaart
In de sluiskolk waar de vervangingswerkzaamheden worden uitgevoerd is geen scheepvaartverkeer mogelijk; één sluiskolk blijft beschikbaar. Mogelijk levert dit iets langere wachttijden op. Het bericht aan de scheepvaart is reeds online gezet. Er komt nautische bebording en door communicatie met de bedienpost (VHF-68) blijft het scheepvaartverkeer geïnformeerd.

Meer informatie
Rijkswaterstaat en Van den Herik-Sliedrecht stellen alles in het werk om de werkzaamheden met minimale hinder en binnen de geplande uitvoeringstijd te realiseren. Op de projectwebsite Onderhoud Hansweert staat de exacte planning. Indien u (aanvullende) informatie wilt of vragen hebt kunt u met onderstaande personen contact opnemen.

Namens Rijkswaterstaat: Omgevingsadviseur
Mevr. D. van Dalen;
E: diana.van.dalen@rws.nl

Namens Van den Herik-Sliedrecht:
Dhr. R. van Duivenbode;
E: Roger.van.Duivenbode@herik.nl;
T: 06-23979578

Gesprek wethouder Smallingerland over havengeldtarieven

Verkeersmaatregelen Waalkade Nijmegen per 1 september 2022.

Per 1 september 2022 is de gehele Waalkade in Nijmegen in beide richtingen gesloten voor voertuigen. Uitzondering zijn de lijnbussen, fietsers en ontheffinghouders (scheepvaart).

De oostelijk Waalkade tegenover het Casino en de horecazaken is al een aantal jaren gesloten voor autoverkeer. Nu komt daar de westelijke Waalkade, dus de kade met de damwand tussen Grote Straat en Veemarkt (autoafzetplaats) bij.

Handhaving van dit verbod gaat plaatsvinden met behulp van camera's.

Negeren van het verbod zal een bekeuring opleveren.

Waar is het rijverbod op de Waalkade?
Autoafzetplaats
Het **lage** gedeelte van de autoafzetplaats valt **buiten** het verbod.
Aanmelden van het kenteken is dus niet nodig.
Het **hoge** gedeelte valt **wel** onder het verbod.
Ligt u dus kopvoor aan de autoafzetplaats of heeft u de autokraan voorop dan moet u het kenteken wel aanmelden.

Overige kade bovenstrooms autoafzetplaats
Altijd het kenteken aanmelden.

Aanrijroute naar Waalkade
De aanrijroute naar de Waalkade is alleen mogelijk via de Veemarkt en dan Waalkade.

Aanmelden kenteken
Ontheffing binnenvaart, cruisevaart en scheepvaart gerelateerde bedrijven.
Er is een mogelijkheid om ontheffing van het verbod te krijgen.
Valt de ligplaats van het schip binnen het rijverbod op een van bovengenoemde plekken aan de Waalkade? Moet u met uw auto aan/van boord, moet u reparatie uitvoeren aan boord, haalt/brengt u passagiers van/naar de cruiseschepen of is er een andere reden waarom u bij een schip moet zijn?
Dan moet u uw voertuig aanmelden via onderstaande link:

https://www.nijmegen.nl/formulieren/kenteken-doorgeven/

Vul het formulier in en klik op verzenden.
U ontvangt dan een ontvangstbevestiging van de aanmelding.
De aanmelding wordt door de Havendienst beoordeeld en als ontheffing in het systeem ingevoerd.
Mocht er twijfel zijn over de aanmelding dan zal er contact met de aanvrager worden opgenomen.

Het kenteken kan vooraf of op de dag van aankomst aangemeld worden.
Achteraf aanmelden is helaas niet mogelijk omdat de camerabeelden dagelijks uitgelezen worden.

Voor vragen kunt u mailen naar havens@nijmegen.nl of bellen met 06 46 19 54 73.

Gemeente Nijmegen
Havendienst

Overleg Rijkswaterstaat

Vaartijdenboek

Invullen vaartijdenboek

De ASV is in overleg gegaan met Rijkwaterstaat, ILT en de politie. Doel van het overleg was het inventariseren van onduidelijkheden en verbetermogelijkheden in de naleving en handhaving van vaar- en rusttijden. De aanleiding was een discussie eerder dit jaar bij een controle van de vaar- en rusttijden over de 'juiste' invulling van het vaartijdenboek. Dit ging over een detail, maar maakte ook, en niet voor de eerste keer, duidelijk dat de regelgeving over vaar- en rusttijden complex is. Er is afgesproken om het hier nog eens in wat meer rust en ook wat breder dan het specifieke discussiepunt over te hebben. Als eerste stap een inventarisatie.

Regels die onduidelijk zijn/onduidelijk worden gevonden
ASV: Het invullen van het vaartijdenboek wanneer het schip stilligt, zij het voor een dag, het weekeind of maanden en voor wat voor reden dan ook, is naar ons weten nooit gebruikelijk geweest en ook nooit een eis geweest vanuit de overheid. Dit, tot het moment dat ILT de beleidskeuze heeft gemaakt dat álle rusttijden in het vaartijdenboek moeten worden genoteerd. In de andere landen wordt dat niet verwacht, geeft ILT zelf al aan en vindt dat het wel zou moeten.

Alleen meer uitleg of ook ruimte voor herbezinning?
Als onderbouwing geeft ILT aan dat:
1. Het Arbeidstijdenbesluit het voorschrijft en
2. De sector zelf erom gevraagd heeft (ter voorkoming van dubbel registreren).

Wij als ASV vragen ons -niet voor de eerste keer- af wie "de sector" nu toch is.
Tijdens het overleg hebben we onderbouwd en met voorbeelden aangegeven dat die keuze niet werkbaar is gebleken. Dat zou voor ILT een teken moeten zijn dat er andere keuzes moeten worden gemaakt en niet wat nu is voorgesteld door ILT, meer uitleg/verduidelijking.

Onzes inziens is de door ILT veroorzaakte problematiek en discussie hieromtrent op te lossen door een aantal termen met andere ogen te bekijken (o.a. de doelen van de wet/besluit) en als uitgangspunt te hanteren dat het niet registreren van de rusttijden als het schip 'buiten bedrijf' is nooit tot onveilige situaties heeft geleid en dat ook nooit zal gebeuren. Het is immers puur een administratieve kwestie waar het over gaat in deze.

Artikelen 3.10, 3.11 en 3.12 van het RSP gaan over de exploitatiewijzen en verplichte rusttijden. Over hoeveel uur er gevaren mag worden en hoe lang en wanneer er 'gerust' moet worden door de bemanning. Rusttijd in dit kader is 'het niet worden ingezet voor enigerlei taak, ook niet toezicht houden of stand-by blijven'. Wacht- en toezichttaken bij stilliggende schepen worden niet gezien als taak in dit kader. Het RSP beschrijft verder niet op welke wijze rusttijd moet worden ingevuld door de bemanning tijdens wacht- en toezichttaken of als het schip niet wordt 'geexploiteerd'.

Het Arbeidstijdenbesluit stelt in Artikel 5.1:2 dat de tijd dat een bemanningslid alleen aanwezig is op het schip en vrijelijk over zijn tijd kan beschikken eveneens als rusttijd wordt gezien. De bemanning waar het in het overleg voornamelijk over ging (man/vrouw, heel veel andere combinaties mogelijk) kan altijd 'vrijelijk' over hun tijd beschikken als het schip stilligt/niet wordt geëxploiteerd en kan dus gezien worden als rusttijd genieten.

Van bemanningsleden die werknemer of ZZP-er zijn kan wel worden verwacht/gevraagd dat zij arbeid verrichten wanneer het schip stilligt/niet wordt geëxploiteerd, maar met wat voor reden zou je de verplichte rusttijd moeten registreren in het vaartijdenboek als het schip niet 'in de vaart' is, er derhalve ook geen sprake is van een exploitatiewijze en dus ook geen vaartijd die een verplichte rusttijd voorschrijft?

Bovenstaande staat los van de arbeidstijden voortvloeiend uit het Arbeidstijdenbesluit en de registratie daarvan voor werknemers. Werkgevers/gezagvoerders moeten de arbeidstijden om meerdere redenen apart bijhouden, omdat het vaartijdenboek daar niet geschikt voor is. Automatisch kan daarin vrij eenvoudig de genoten rusttijd worden berekend; arbeidstijd-pauze=rusttijd.

In onze beleving heeft de ASV hierboven redelijk goed onderbouwd dat op basis van de regelgeving ILT de verplichting dat álle rusttijd wordt genoteerd in het vaartijdenboek, per direct los kan laten als men daarvoor kiest. Daarmee vervalt de ontstane overbodige extra administratieve last en zijn de door de ASV aangekaarte punten 1,2,3 en 5 opgelost.

Werknemer vs. eigenaar

ASV: *waarom dit onderscheid?* Uitspraak "je zou toch als eigenaar net als bij een bedrijf aan de wal moeten kunnen doen wat je wil in je vrije tijd of als je niet vaart."

Een eerste reactie hierop is dat in de transportsector ook voor mensen die werkzaam zijn zonder dat ze werknemer zijn de regels van toepassing zijn. Voor de rusttijdnormering worden ook eigenaren gezien als bemanningslid en moeten zij hun rusttijden registreren.

Reactie ASV: De rusttijden hebben tot doel de veiligheid van het scheepvaartverkeer te verhogen en dat is gekoppeld aan het vaartijdenboek. De ASV is van mening dat het onzinnig is om het op alle (vrije) tijd van de eigenaar te betrekken. Dat is nooit het doel van het vaar- en rusttijdenbesluit geweest. De ASV ziet dat als onredelijke beperking van de zelfstandig ondernemer in de binnenvaart.

Verschil tussen vaar- en rusttijden en hoe te registreren

Verschillende regelgeving. Het registreren van de vaartijden in het vaartijdenboek heeft betrekking op de exploitatie en de bemanning aan boord en vaartijden. De registratie rusttijden is op grond van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. Doel is om te borgen (en te kunnen handhaven) dat er voldoende rust is genomen om veilig met een voer-/vaartuig te rijden/varen. Er is aangegeven dat het niet handig is om twee verschillende regelingen te registreren in het vaartijdenboek. Uitspraak "trek dit uit elkaar".

Zetschipper, hoe werkt het dan?

Een eerste reactie hier was dat je dan kopieën mee moet nemen van het vaartijdenboek van de schepen waar je eerder op gewerkt hebt. Dit zou met moderne

(digitale) middelen wel slimmer geregeld kunnen worden.

ASV:
Wij vragen waar de reactie van ILT op gebaseerd is. Het registreren van de verplichte rusttijd van de bemanning is volgens ons gekoppeld aan het schip, niet aan een individu. Volgens de ASV hoeft een zet- of aflosschipper bij controle door bijv. ILT alleen aan te tonen dat voorafgaand aan het aan boord komen de rusttijd genoten is, die vereist is. Dat kan op verschillende manieren en het is, denken wij, echt niet zo dat er van elk schip waarop gevaren is kopieën moet worden gemaakt van het vaartijdenboek.

Privacy

De ASV geeft aan dat zij de registratie van rusttijden als een privacy-schending ervaren. Het VTB wordt ingevuld als je vertrekt en tijdens de aaneengesloten vaarweek worden ook de rusttijden ingevuld. Er zijn grote bedenkingen tegen het registreren van rusttijden als het schip stilligt en door de eigenaar van het schip het woongedeelte gebruikt wordt voor bewoning en verblijf buiten werktijden. Uitspraak "in andere sectoren en mensen die werkzaam zijn op de vaste wal kun je gaan en staan waar je wil. Een boer die op zijn boerenerf woont, is toch ook niet verplicht om te registreren wanneer hij rust". De principiële vraag is hier wat het verschil is met andere sectoren/ waarom dit nodig is?

Zie ook de reactie op facebook hoe de schippers hier tegenover staan. Natuurlijk weet men dat het schip waar men op woont al constant gevolgd kan worden via AIS, als ook gedurende periodes waar de schipper "vrij" constant ingevuld dient te worden wat men nog eventueel aan werkzaamheden uitvoert wordt natuurlijk onze privacy aangetast. Dat dit nog uitlegt behoeft….

Regels die niet eenduidig gehandhaafd worden

Stelling ASV: er wordt wel al meer in de geest van de wet gehandhaafd i.p.v. naar de letter maar er zijn nog individuele verschillen.

Eerste reactie hierop: "We houden rekening met bijzondere omstandigheden, geef die wel aan, meestal gaat het goed".

Reactie ASV:
Het is een positieve ontwikkeling dat er meer in de geest van de wet wordt gehandhaafd. Let wel dat daar ook al heel veel input voor nodig is geweest vanuit de ASV, sterker: wij durven te stellen dat deze aangepaste werkwijze afgedwongen is door de ASV. Denk aan de aangeboden petitie en het zwartboek boetebeleid.

Zie o.a.:

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/zwartboek-boetebeleid-2/

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/zwartboek-boete-beleid-2/aanbieding-petitie/

Nadat er Kamervragen zijn gesteld hierover en de ASV met voorbeelden van excessen is gekomen, zijn er gesprekken geweest met ILT. Die gesprekken leken te hebben geleid tot een iets meer menselijke aanpak. ILT en partners zullen hierop moeten blijven inzetten in het instrueren/opleiden van toezichthouders en Boa's. Schippers ervaren dat het regelmatig onduidelijk kan zijn wat er van een toezichthouder wordt verwacht en het zeer afhankelijk is van de individuele toezichthouder (persoonlijkheid, karakter, gemoedstoestand, eerdere ervaringen etc.) hoe er wordt opgetreden. Het is moeilijk te voorkomen dat het gebeurt. De ASV vindt dat in de wijze waarop nu weer met het vaartijdenboek wordt omgegaan er onnodig naar de letter van de wet (waar niet eens een wet voor is die op die manier verwoord is) is gehandhaafd.

Stelling ASV: er is sprake van over-controle in vergelijking met de weg waardoor (onder andere) de binnenvaart minder aantrekkelijk wordt.

Eerste reactie hierop was dat hier eerder al eens onderzoek naar gedaan is.

Reactie ASV: zie de brief die onlangs naar de Kamerleden is gestuurd.

Onduidelijk wie er bevoegd zijn
In de ATW staan toezichthouders aangewezen. Deze mensen zijn soms ook aangewezen als opsporingsambtenaar. Voor de binnenvaart is onder andere IL&T, politie en Rijkswaterstaat aangewezen als toezichthouder. De havenbedrijven niet.

Reactie ASV: Er is al door toenmalig Minister van Nieuwenhuizen geconstateerd dat er veel te veel handhavers zijn. Dat is in stukken vanuit een AO vastgelegd.

Voorbeeld(?) van niet eenduidige handhaving
"drie jaar geleden was het niet aangeven van rusttijden ok en later niet meer". Veroorzaakt onzekerheid als er een RWS/Politieboot aankomt.

Eerste reactie hierop was dat dit in plaats van een niet eenduidige handhaving ook te maken zou kunnen hebben met een toch afwijkende situatie of met het feit dat in 2017 de regels zijn veranderd (zie hierboven). Daar is wel over gecommuniceerd maar in dit verband ook de algemene constatering dat communicatie/iedereen bereiken ingewikkeld is. Een veel gehoord aandachtspunt.

Reactie ASV:
Zowel nationaal als internationaal wordt de regelgeving zodanig verschillend geïnterpreteerd en gehandhaafd, dat het onvermijdelijk wordt dat schippers gewezen worden op overtredingen door een toezichthouder terwijl dit nooit eerder door andere toezichthouders is aangegeven. Dat heeft weinig met veranderende regelgeving te maken vindt de ASV, maar met de kennis en werkwijze van de toezichthouders.
Het aandachtspunt communiceren is dus wat de ASV betreft iets waar ILT intern/ naar de partners/internationaal mee aan de slag moet. Ook de reacties op ASV facebook maken duidelijk dat de schippers deze wijze van omgaan met het vaartijdenboek echt niet als "te doen gebruikelijk" ervaren.

Regels die op basis van ervaring niet uitvoerbaar/handhaafbaar blijken
Nieuwe regelgeving. Er wordt op dit moment gesleuteld aan (Europese) vaar- en rusttijden. De sector kan via de gebruikelijke kanalen in CESNI/CCR participeren in deze ontwikkelingen. De beleidscollega's van DGLM kunnen hier meer over vertellen.

Reactie ASV:
Die kanalen zijn bekend bij de ASV. De beleidscollega's zullen waarschijnlijk verwijzen naar de erkende organisaties van CESNI/CCR. Daar maakt de ASV om moverende redenen geen deel van uit. Als nationale organisatie is de ASV al wel lange tijd betrokken bij diverse overleggen die het Ministerie organiseert. Ten aanzien van aanpassing van de vaar- en rusttijden kan het Ministerie de ASV direct om input vragen. Dat hoeft niet via ESO/EBU of het IWT. Overleggen over de uitvoerbaarheid van regelgeving kan je het beste doen met de groep die de regelgeving moeten uitvoeren, de schippers.

Van een van onze denktankleden:

"Voor wat betreft de rusttijden. Ik heb op een hoorzitting bij IL&T eens gevraagd hoe zij rusttijd interpreteren. Ik kreeg het volgende antwoord:
HET IS DIE TIJD WAAROVER JE VRIJ KUNT BESCHIKKEN.
Nu komt dat bij mij zelfs wel eens voor tijdens het lossen. Alles wordt van de wal geregeld en ik hoef niet te verhalen of wat dan ook en ik heb alle tijd voor mezelf. Dus schrijf ik dat ook als rusttijd.
Daarbij is het schip mijn enige woning dus zou dat betekenen dat ik nooit privé tijd zou kunnen hebben omdat ik op m'n schip

woon. Dat zou natuurlijk te gek voor woorden zijn. Want niemand hoeft een administratie bij te houden van wanneer hij of zij thuis is of niet."

Relevante links:
https://www.ilent.nl/onderwerpen/beroepsvaart-vereiste-documenten/vaartijdenboek/voorbeelden-invullen-vaartijdenboek
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2010/09/02/specifieke-regels-arbeidstijden-binnenvaart-zeescheepvaart-en-zeevisserij.
https://www.ilent.nl/onderwerpen/inspectiesbinnenvaart/documenten/publicaties/2022/01/01/werkinstructie-objectinspectie-binnenvaart

Reacties op ASV facebook pagina

Om de mening en ervaringen van de schippers te peilen heeft de ASV onderstaande vragen op facebook gesteld:

De ASV is met Rijkswaterstaat in gesprek, omdat wij vinden dat de regels voor het invullen van het vaartijdenboek onduidelijk zijn en steeds strenger worden waardoor de privacy en onze bewegingsruimte aangetast wordt.

Wij willen graag weten wat uw ervaringen zijn.
Denk aan:
- *Weet u dat als u op de werf ligt dat dat "werktijd" is en u dus uw vaartijdenboek in moet vullen? Wat vindt u daarvan?*
- *Weet u dat u, als u in het weekend aan boord bent, uw rusttijden in moet vullen?*
- *Weet u dat u alle werkzaamheden moet noteren als werk, ook als u stilligt?*

We denken dat er sprake is van een oneerlijke positie tegenover onze concurrenten, door de wijze waarop er in de binnenvaart gereglementeerd en gehandhaafd wordt op het vaar- en rusttijdenboek versus het rijtijdenbesluit.

De vraag is: wat vindt u ervan?

In 1 dag waren er 1.600 lezers en wel 79 reacties. Extreem veel voor ASV facebook.

Enkele opmerkingen (terug te vinden op ASV-facebookpagina):

Opmerking 1:
Waar staat in het reglement dat je andere werkzaamheden en vrije weekenden moet invullen?? Ik kan dat niet vinden. Als we vragen om duidelijkheid, wordt dat wel op hun manier aangepast denk ik. Dus ik vraag me af of dit wel zo slim is. Gewoon voor laten komen als zij vinden dat het anders moet. Neem van mij aan; ze doen ook maar wat. Twee keer heeft ILT mij erop gewezen dat ik de rusttijden anders moet invullen. Wij vullen bv. in van 22.00 tot 6.00, zo deden we het al toen het hier in NL nog niet eens bestond. En zo stond het voorheen ook als voorbeeld voorin het vaartijdenboek. ILT vindt dat we dat moeten opsplitsen (22.00/24.00 en 0.00/6.00) Beide keren konden ze zelf ook niet vinden waar het in het regelement stond, ook niet na een telefoontje met het hoofdkantoor, door de dienstdoende op dat moment. Blijkt gewoon een eigen interpretatie van een soort " handboek " van ILT zelf te zijn. Maar wat misschien nog wel belangrijker is..... wanneer houdt dit op met deze instanties? Wat willen ze ons en de jeugd nu meegeven? Dat we op deze manier voortaan met elkaar omgaan?

Opmerking 2
Het is een Vaartijdenboek, wat wij in onze privé doen is onze beslissing.

Opmerking 3
Er zijn wel meer hele vage dingen in de wetgeving m.b.t. tot het vaartijdenboek. Zo wordt er in de wet alleen maar gesproken over "dat er voldoende bemanning aan boord moet zijn". Er staat nergens dat deze bemanning ook moet werken.

Opmerking 4
Voor werkzaamheden tijdens stilliggen is toch de (verplichte) arbeidstijden registratie. Dus als het ILT wil weten wat er buiten de vaartijd gebeurt, dan moeten ze daar toch op teruggrijpen en niet op het vaartijdenboek.

Opmerking 5
Vaartijd en rust-/ werktijd is heel wat anders. Ik vul het vaartijdenboek in met vaartijden, zoals de tachograaf het registert. Werktijden van personeel worden netjes apart bijgehouden en staan hier los van.

Opmerking 6
Vaart het schip dan zijn er mensen aan het werk, ligt het schip stil dan heeft iedereen rust. Niemand zegt dat je bij rust in bed moet liggen of moet slapen.

Opmerking 7
Schrijf ik iedere avond al het personeel van boord en ochtend weer aan boord. IL&T is in het leven geroepen om alle normaal werkende mensen het leven zuur te maken!

Opmerking 8
Ik meen in het verleden op deze pagina bij een soortgelijk bericht gelezen te hebben dat iemand aangesproken werd door een controlerende instantie dat hij laad/lostijd als werktijd vermeldde, terwijl dit rusttijd zou moeten zijn volgens de controlerende personen. Dit overigens zelf ook wel aan de hand gehad dat de 1 linksom en de ander rechtsom praat. De wet wordt vaak op zoveel verschillende manieren uitgelegd (wat daardoor een eigen leven gaat leiden) dat het uiteindelijk voor alle partijen onduidelijk is wat nu eigenlijk exact de bedoeling is.

Opmerking 9
Een schip kan gelost en/of geladen worden zonder dat er iemand aan het werk is. Als jij het losbedrijf vertrouwt en er hoeft niet verhaald te worden, kan je dat gewoon in je werktijdenregistratie als rusttijd aangeven. En volgens het vaartijdenboek ligt het schip ook stil.

Opmerking 10
Het is een VAARtijden boek, waarin op de vaardagen ook de rusttijden bijgehouden worden, dit om de rusttijd van minimaal 8uur aan te tonen die minimaal nodig is voor de A1/A2/B vaart. Hoe je dit op een werf of vrije tijd doet gaat ze niets aan, aangezien het schip niet in de vaart is. Zoals al eerder gezegd; het is een VAARtijden boek en geen werkuren boek of rusttijden boek.

Opmerking 11
Het is een vaartijdenboek dus heel duidelijk vaartijd schip invullen, naar welke bestemming, aantal bemanning, A1, A2, of B en natuurlijk rusttijden invullen. Alle andere zaken als weekenden stilliggen of reparatiewerf heeft een Rijkwaterstaat of ILT niks mee te maken. Wat ik wel weet dat in passagiersvaart wel werktijdenlijsten naast vaartijdenboek wordt bijgehouden, omdat je een nachtwacht hebt en ook het schip op sommige plaatsen de hele dag ligt en worden dus ook werkzaamheden uitgevoerd, maar het is geen vergelijking naast vrachtschip of tanker.

Opmerking 12: deze opmerking kwam op verschillende wijze heel vaak terug:
Het is een Vaartijdenboek!! Het staat er met koeienletters op dus dat boek wordt alleen ingevuld op dagen dat er gevaren wordt!

Opmerking 13:
Ik ga daar ook niet aan beginnen.

Gevolgd door opmerking 14
Wij ook niet.... is vaartijdenboek geen arbeidstijdenboek…hebben ze niks beters te doen ofzo?
Wij als zelfstandige mogen het toch zelf weten? Voor personeel moet je de uren bij houden dat klopt, maar voor onszelf toch niet.

En Opmerking 15
Nee, en dat bij ons ook niet gebeuren, want dan is de grens meer dan bereikt (we zijn nog geen gevangene...)

Opmerking 16
Als je kijkt wat wij soms al moeten doen qua regeltjes, is het al niet eerlijk verdeeld.

Opmerking 17
Wordt steeds gekker in de binnenvaart. Heb heel mijn leven gevaren. Maar als ik het nu zie met de onzin regels ben ik blij dat ik niet meer vaar.

Opmerking 18
Deze volg ik niet. Wanneer ik stillig, schrijf ik iedereen uit. Wanneer er dan toch door mensen werkzaamheden uitgevoerd worden op een schip, kan eenieder dit doen. Daarvoor zijn mensen nodig met een dienstboekje, groot-vaarbewijs of welk ander document dat nodig is om als bemanning op een varend schip.
Het is zelfs zo dat dagen die aan bijvoorbeeld een werf(stilliggend) in een dienstboekje niet meegeteld worden als vaardagen.
Enige wat ik uit praktisch oogpunt wel doe, is het evt. invullen van bemanning 8 uur voor aanvang van de vaart. Kan niet in alle gevallen zoals bij bemanningswissel.
In mijn ogen houdt het invullen van een vaartijdenboek langdurig stilliggend kant nog wal. Wel is van belang dat dan van boord geschreven wordt. Anders is de registratie niet sluitend.

Opmerking 19
Misschien beter met ILT in gesprek hierover? Dat is in principe de regievoerder over de Binnenvaartwet. Als je alleen met RWS in gesprek gaat, mis je de havenbedrijven, politie, de Noordelijke provincies, gemeente Amsterdam en het waterschap Rivierenland. Bij ILT komen ook de evt. boeterapporten binnen.

Opmerking 20
Ik vul hem alleen in tijdens varen, nooit geen commentaar op gehad, eigenlijk altijd complimenten omdat het klopt. Wat een geneuzel, in de weekeinden of op werf. Zou daar al eens op gehandhaafd zijn?

Opmerking 21
Wij hebben twee jaar terug een bedrijfsinspectie van de IL&T gehad. Wij werden hier op een later tijdstip over terug gebeld. Ik heb hem toen bijna door de telefoon getrokken, omdat hij bij hoog en laag wilde dat we invulden als we gingen boodschappen doen, uit eten gingen, naar huis gingen etc. Ik heb gezegd dat hij bij voorbaat de bekeuring moest uitschrijven, want wat wij doen in onze vrije tijd gaat hem geen ... aan. Ze zijn niet wijs.

Samenvattend:
Wat blijkt? De reactie van de ASV tijdens het overleg komt 1 op 1 overeen met de reactie van de schippers.

Men kan zich niet vinden in de uitleg van ILT over de wijze waarop er (opeens) het vaartijdenboek ingevuld zou moeten worden. Ondanks de suggestie van ILT dat de mensen ervan op de hoogte zouden zijn geweest, blijkt dit niet het geval.

De uitleg strookt ook niet met de uitleg die in het vaartijdenboek zelf staat over de wijze van invullen.

Schippers vragen zich af of de uitleg van ILT wel stand zou houden bij de rechter en lijken bereid dit tot aan de rechter uit te vechten.

Mensen vinden dat buiten vaartijden ILT geen bemoeienis hoort te hebben met andere zaken, zeker niet aangezien de woning ook privédomein is. Het kan niet zo zijn dat schippers, in strijd met onze concurrenten, ook na de vaartijd over ieder uur verantwoording dienen af te leggen. Ook op een werf zou er o.i. geen vaar- en rusttijdenboek bijgehouden hoeven te worden: het zijn tenslotte anderen die aan het schip werken. En zelfs als dat niet zo was: het heeft niets te maken met het doel van het vaartijdenboek: veiligheid tijdens het varen.

Geen vragen vanuit de ASV vooralsnog

Al met al moeten wij tot de conclusie komen dat de opzet: “de ASV bedenkt vragen, RWS reageert daarop” kant noch wal raakt.

Want hoezo gaan wij vragen bedenken waarop we antwoord willen? We zijn het inhoudelijk pertinent oneens met deze werkwijze en zien op facebook dat het ook geen enkel draagvlak heeft onder dat deel van “de sector” die wij vertegenwoordigen. Met welk deel van “de sector” dit dan kortgesloten is en waarom er zo slecht over is gecommuniceerd (kennelijk voelt iedereen zich hierdoor overvallen), geen idee. Maar daar is de ASV niet verantwoordelijk voor.

Men heeft ervoor gekozen de schippers noch de ASV hierbij te betrekken en nu zitten we met de uitvoering van regelgeving waar de particuliere binnenvaart het pertinent mee oneens blijkt te zijn. Volgens ons moeten we het eerst daar over hebben voor we verder kunnen gaan.

Bijlage: brief aan de Kamer (zie nieuwsbrief april 2022)

We zijn benieuwd naar de voortgang van deze belangrijke discussie.

Politiek

Stand van zaken droogteproblematiek

Waterbeleid, brief van Minister Harbers
Hierbij vindt u een brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de stand van zaken betreffende de droogteperiode.

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 augustus 2022

Met deze brief informeer ik u over de stand van zaken van de huidige droogteperiode en over het feit dat de Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling (LCW) per 3 augustus is opgeschaald naar niveau 2 'feitelijk watertekort' (op bovenregionale/landelijke schaal).

Door de aanhoudende droogte en doordat de landelijke vraag naar water groter is dan het aanbod, is er sprake van een watertekort. Door dit tekort is vandaag besloten om de komende weken de waterverdeling vanuit het Managementteam Watertekorten (MTW) te coördineren en op te schalen van niveau 1 (dreigend watertekort) naar niveau 2 (feitelijk watertekort). Dit betekent dat de waterschappen, de provincies, de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Klimaat, en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de koepelorganisatie voor de drinkwaterbedrijven VEWIN in gezamenlijkheid zowel nationaal als regionaal de verdeling van het water bespreken en dit zorgvuldig op elkaar afstemmen. In de Droogtemonitor treft u een uitgebreide analyse van de huidige droogtesituatie aan. Deze Droogtemonitor wordt wekelijks, op dinsdag, geactualiseerd en gepubliceerd.

De scheepvaart, de landbouw en intussen ook de natuur lijden zichtbaar onder de uitzonderlijke droogte en de lage rivierafvoeren. De droogte manifesteert zich met name in het Zuiden, Oosten en Zuidwesten van Nederland. Zo gelden er in sommige regio's onttrekkingsverboden van de waterschappen waardoor er niet overal meer gesproeid mag worden. Voor de scheepvaart geldt dat schepen door de lagere waterstand niet meer optimaal kunnen worden beladen en dat ook de wachttijden bij de sluizen toenemen.

Ook de waterkwaliteit staat onder druk vanwege de geringe aanvoer in combinatie met een verhoogde watertemperatuur. In West-Nederland is sprake van toenemende verzilting omdat minder water vanuit de rivieren beschikbaar is om het zeewater terug te dringen. Door de droogte laten de grondwaterstanden nagenoeg overal een dalende trend zien. Met name in Zuid-Nederland zijn de grondwaterstanden zeer laag voor de tijd van het jaar. Voor de landbouw dreigt de gewasgroei te stagneren, met name in gebieden waar geen wateraanvoer en beregening mogelijk is.

Tot nu toe zijn de gevolgen voor de natuur beperkt gebleven maar die worden, nu de droogte aanhoudt, wel steeds zichtbaarder. Dat is o.a. te zien bij beken, vennen en nevengeulen waar het waterleven droog valt. De zwemwaterkwaliteit is de afgelopen periode in algemene zin stabiel gebleven ondanks het feit dat op sommige plaatsen sprake is van botulisme en blauwalg. Dat laatste treedt in de zomer overigens altijd in enige mate op.

De watervoorraad op het IJsselmeer neemt af. Maar het huidige peil van NAP -0,22 m (peildatum 2 augustus) ligt nog binnen de bandbreedte van het dynamische zomerpeil van NAP -0,10 m /-0,30 m. Er is dus voorlopig voldoende voorraad in het IJssel- en Markermeer om aan de vraag te voldoen.

Het is overigens goed om te benadrukken dat er elke zomer lokaal of regionaal in zekere mate sprake is van droogte en soms ook van watertekort. Immers, er verdampt meer water dan er neerslag valt. De genoemde niveaus "dreigend watertekort" en "feitelijk watertekort" betreffen situaties met een groter bovenregionaal c.q. landelijk watertekort dan in een gemiddelde zomer. De Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling (LCW) en het Managementteam Watertekorten (MTW) worden actief als die situatie zich voordoet.

Verdringingsreeks droogte
De effecten van de droogte worden dus steeds meer merkbaar, op dit moment met name voor de scheepvaart, de agrarische sector en de natuur. Alle horen thuis in categorie 4 van de in de Waterwet vastgelegde verdringingsreeks, behoudens een aantal kwetsbare natuurgebieden die tot categorie 1 behoren.

Voor het goede begrip: voor de zwaarwegender categorieën 1-3 uit deze verdringingsreeks doen zich nu geen grote bovenregionale vraagstukken voor. In bijlage 1 treft u de verdringingsreeks aan; deze reeks geeft de rangorde van maatschappelijke belangen aan die bij de verdeling van het beschikbare water in acht wordt genomen.

Door de verdringingsreeks is op voorhand duidelijk welke functies vóórgaan als onvoldoende water beschikbaar is voor alle functies. Binnen deze kaders maken Rijkswaterstaat, provincies en waterschappen regionaal en lokaal maatwerkafspraken, die recht doen aan de per regio verschillende kenmerken zoals de mogelijkheden tot aanvoer van water, bodemgesteldheid, type natuur en economische belangen. Het doel is daarbij om maatschappelijke en/of economische schade zoveel mogelijk te beperken.

Genomen maatregelen
Naar aanleiding van de droogte in 2018 heeft de Beleidstafel Droogte in 2019 een groot aantal verbetermaatregelen geformuleerd. Veel daarvan zijn inmiddels gerealiseerd, bijvoorbeeld betere informatievoorziening over verzilting en de grondwatersituatie. Uw Kamer is daar op verschillende momenten over geïnformeerd. Voor de overige, meer structurele maatregelen is het helaas nog te vroeg om er nu al de vruchten van te kunnen plukken.

Het watertekort zou op basis van de huidige ontwikkelingen uiteindelijk meer maatschappelijke belangen kunnen gaan raken. Voor sommige gebieden die volledig afhankelijk zijn van neerslag (de hogere gronden in het midden, oosten en zuiden van Nederland) kan helaas niet veel méér gedaan worden dan het zo veel mogelijk vasthouden van water.

De waterschappen en Rijkswaterstaat houden door middel van waterpeilbeheer en extra wateraanvoer de situatie beheersbaar. Daartoe zijn de volgende maatregelen genomen:

- Op dit moment wordt het IJsselmeer op een zo hoog als mogelijk waterpeil gehouden, zodat de noord(westelijke) waterschappen dit water kunnen inlaten.
- De Klimaatbestendige wateraanvoer (KWA) is sinds 18 juli opgestart om water aan te voeren naar West-Ne-

derland. Dat betekent dat extra water vanuit het Amsterdam Rijnkanaal en de Lek het gebied van de West Nederland wordt ingelaten om de verzilting te bestrijden.
- Er zijn tijdelijk pompen geplaatst om de Twentekanalen van extra water uit de IJssel te voorzien.
- Bij diverse sluizen gelden schutbeperkingen voor de scheepvaart om water vast te houden en verzilting tegen te gaan.
- Via Teletekst wordt informatie voor de scheepvaart uitgegeven over de waterstand ten opzichte van de rivierbodem (de zogenaamde Minst Gepeilde Diepten) op de Waal, de Lek en de IJssel.
- Drinkwaterbedrijven roepen klanten op om in warme periodes bewust en zuinig om te gaan met drinkwater. Het drinkwaterverbruik is afgenomen en nu normaal voor de tijd van het jaar.
- In grote delen van het zuiden en oosten van het land (met name Zeeland, Limburg en de Achterhoek) hebben de waterschappen een verbod ingesteld voor het onttrekken van oppervlaktewater. Dat treft vooral de agrarische sector.

Opschaling van niveau 1 naar niveau 2
Vanwege de toenemende risico's op watertekorten was er per 13 juli 2022 al opgeschaald naar niveau 1 ('dreigend watertekort'). Dat betekent dat er al is overgegaan naar landelijke coördinatie en advisering op de verdeling van het beschikbare water. Vanwege het nu geconstateerde feitelijke watertekort op bovenregionale/landelijke schaal, wordt nu verder opgeschaald naar niveau 2. Dat betekent dat de besluitvorming over de te nemen maatregelen op een hoger niveau wordt neergelegd, namelijk bij het MTW. Het MTW wordt voorgezeten door de directeur-generaal van Rijkswaterstaat met als deelnemers o.a. de Unie van Waterschappen, het KNMI, het IPO, de ministeries van IenW, LNV, EZK, en Vewin. In bijlage 2 is de crisisstructuur rond de droogteproblematiek weergegeven.

Hoe verder?
Het KNMI verwacht dat het neerslagtekort de komende weken doorzet. Het Water Management Centrum Nederland (WMCN) monitort de situatie nauwlettend. Met de genomen maatregelen slagen we er op dit moment in om de situatie beheersbaar te houden. Dat doen we in goede samenwerking met alle betrokken partijen. In gezamenlijkheid wordt er alles aan gedaan om de droogte het hoofd te blijven bieden en de effecten voor de maatschappij zo beperkt mogelijk te houden. Vanzelfsprekend houd ik uw Kamer hierover op de hoogte.

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

BIJLAGE 1 Verdringingsreeks droogte

Haven Oude Tonge

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
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

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

kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331CD Zwijndrecht
Tel.: +31 653 190459 +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.