ASV Nieuwsbrief

Oktober 2023

Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Vicevoorzitter
Johan Sipsma
msavanti@devanci.nl
+31644291449

Secretaris
Machiel Smitsman
merwestroom1961@gmail.com
+31612468065

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Liesbeth de Jonge, Jacco de Beijer, Jessica vd Akker, Sunniva Fluitsma, Corrie Last vele anderen. Voorpagina Corrie Last

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

INHOUD

Uitnodiging voor de leden en donateurs! Bladzijde 7

Voorwoord
4 Lectori Salutem

In Memoriam
5 In memoriam de heer Keller

Ledenvergadering
6 Geen verslag!
6 Rede vergadering 14 oktober 2023

Uitnodiging
7 Uitnodiging afborrelen

Gevolgen technische eisen binnenvaart
8 Reactie op vervolgbijeenkomst n.a.v. onderzoek Panteia en Erasmus UTD
11 ASV reactie op het expertiserapport Overgangsbepalingen
13 Nawoord Schuttevaer artikel ASV voorzitter Peter van der Veen
13 Wat wil Duitsland met de CCR?

Toekomst Binnenvaart
14 Naar een toekomstbestendig rivierengebied
16 ASV praat niet mee over beroepskwalificaties

Belemmering Binnenvaart
17 ASV stelt vragen aanpak verruiming Julianakanaal
18 Bedientijden Terneuzen
20 Dienstboekjes

Modal shift
21 Modal shift
22 Utrecht begrijpt het

Vergroening Binnenvaart
23 Duurzaam vervoer en aanvullende klimaatregelen
24 Het groene tunnelsyndroom
25 Vergroening voor de binnenvaart
26 Biobrandstoffenproducenten reiken de binnenvaart de hand
27 Generatorverbod of walstroomverplichting

Verwijderingsbijdrage
28 Afdracht verwijderingsbijdrage
28 Overleg afdracht invoering nieuw systeem verwijderingsbijdrage
29 ASV uit kritiek op wijziging systeem verwijderingsbijdrage

Convenant labelysteem
30 Convenant labelsysteem
31 Brief aan de leden over het labelsysteem

Nautisch Technisch
33 Zaanstad
33 Meer ruimte voor de binnenvaart in Zaandam
34 Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam
35 Interview actieprogramma provincie Zeeland
36 Informatiebijeenkomst werkzaamheden Merwedekanaal
37 Hinder door Oosterweelverbinding

Flitslampje
38 Flitslampje

LEEFENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Lectori Salutem

Tja, en dan belt ineens Peter met de vraag of ik een voorwoord voor de volgende nieuwsbrief wil schrijven Hoe dan? “Gewoon je naam en scheepsnaam. En qua onderwerp; schrijven waarover je maar wilt”, was het antwoord. Welnu dat eerste is simpel; Jacco de Beijer en Gendtia. Maar dan.

Ik denk graag “out of the box” dus laat ik nu eens bij het eind beginnen. Achterop mijn schip wel te verstaan. Om politieke redenen hangt daar al geruime tijd geen Nederlandse vlag meer, maar heb ik gekozen voor een vlag met een ideologie. Want laten we wel wezen, schippers zijn idealisten pur sang. Immers, voor het geld hoef je het het meest van tijd niet te doen. Dit is uiteraard met een knipoog bedoeld, want varen blijft gewoon erg leuk, maar het moet natuurlijk wel geld opleveren, nietwaar? Terug naar het achterschip. Daar hangt dus sinds een tijdje de vlag van onze planeet Aarde! De vlag heeft als basis de blauwe kleur omdat de Aarde een waterplaneet is, cruciaal voor al het leven op Aarde en waarschijnlijk zelfs cruciaal voor het ontstaan ervan (inderdaad, ik ben een Darwinist en geloof niet in de creaties van eender welk opperwezen). De witte ringen vormen een bloem waarmee het leven en de vruchtbaarheid van de planeet tot uitdrukking worden gebracht.

Tevens zijn de ringen zo gesitueerd dat als je één ring wegneemt, de hele bloem uit elkaar valt. Alles is dus op enigerlei wijze met elkaar verbonden. De ideologie en functie van de vlag is dan ook; de mensheid eraan te herinneren respect te hebben voor de Aarde én respect te hebben voor elkaar!

Klimaatverandering: Daar kan ik zowel kort als lang over zijn. Ja, het klimaat verandert! Dit doet het al enkele miljarden jaren. Onze Aarde is nu eenmaal een dynamische planeet. Gelukkig maar! Een interessant weetje; onze huidige aardatmosfeer is al de derde dampkring sinds het ontstaan van de Aarde. Onze dampkring verzorgt ook de verdeling van het water en laat dat nou net voor ons schippers van belang zijn.

Zoals wij schippers weten, zitten de grootste ondieptes in de rivieren, altijd bij de grote steden. Niet de grote steden zijn de oorzaak van het ontstaan van deze ondieptes, maar de ondieptes zijn de oorzaak dat juist dáár de grote steden zijn ontstaan. Van oudsher zijn dit de doorwaadbare plaatsen in de rivieren. Hier werden ook de eerste bruggen gebouwd en kon er handel gedreven worden met “de andere oever”. Steden als Nijmegen, Maastricht, Keulen, Bonn enzovoort, zijn allen meer dan tweeduizend jaar oud en dat betekent dat er toen al hogere temperaturen en zeer lage waterstanden voorkwamen, waardoor het mogelijk was om door de rivieren naar de andere kant te waden. In dat perspectief geplaatst, valt dat “historische lage water” van enkele jaren geleden dus ontzettend mee. Feit is, en ik schreef dit al eens eerder in de Denktank-app, dat er in de huidige tijd, historisch veel mensen in ons achterland wonen die historisch veel producten voor historisch lage prijzen willen ontvangen. Logisch gevolg is dat de vervoersmarkt hierop reageert met onder andere historisch grote schepen. Naïef of arrogant: Historisch grote schepen dus waarmee we inmiddels op zijn tijd tegen de door de natuur opgelegde grenzen blijken te stoten. Zeker in letterlijke zin als je

tijdens een laagwaterperiode te diep ligt.

Op de vraag of ik denk dat wij mensen de oorzaak zijn van de opwarming van de Aarde, zeg ik volmondig “NEE”. Wij dragen er hooguit een klein beetje aan bij. Wellicht vindt u mij nu óf naïef óf arrogant (of iets ertussenin) en dat mag. Ik respecteer uw mening! Wat mij echter keer op keer verbaast, is hoe de politiek hier weer op reageert door vaak onzinnige maatregelen af te kondigen en wetten op de leggen bij de werkende bevolking. Hier wordt weer handig op ingespeeld door milieuactivisten die de werkende bevolking proberen te hinderen. Bizar eigenlijk, want immers is de werkende bevolking toch de pijler waar een samenleving door wordt gevoed. Anders wordt het vroeg of laat honger lijden en gaan het licht en de kachel uit. Idealen zijn prima, maar er moet ook geld verdiend worden.

Ideaal of Verdienmodel: Respect hebben voor de Aarde betekent voor mij niet alleen vaker de keuze voor biologische producten en producten uit de diervriendelijke veehouderij, maar ook aan mijn schip wordt met enige regelmaat geëxperimenteerd. In die zin ben ik wel een voorstander om te kijken hoe dingen beter kunnen in het belang van onze planeet en ons allemaal. Zo ben ik momenteel betrokken bij de ontwikkeling van een uiterst stille en visvriendelijke schroef. U leest het goed! Gepoogd wordt om dit experiment met subsidiegelden op touw te zetten, maar vooralsnog krijgen we steeds nul op rekest. Wel is er geld beschikbaar voor allerhande nabehandelingsinstallaties waarmee “slechts” aan symptoombestrijding wordt gedaan, terwijl initiatieven die werkelijk in uw en mijn (en het klimaat) voordeel werken, vaak worden afgedaan als onmogelijk of onbelangrijk.

Vreemd genoeg worden motoren en installaties ook ineens een stuk duurder als ze gesubsidieerd zijn. Daar sta je dan met je idealen… maar als je er even over nadenkt, zijn het gewoon keiharde verdienmodellen. Alleen niet voor ons. Al helemaal niet als je bedenkt dat de subsidiepotjes door de belastingbetaler gevuld worden.

Respect voor de Aarde en respect voor elkaar dus… Eigenlijk ontzettend logisch, zou je zeggen, maar ergens gaat het toch mis. Toen de mensheid zijn bestaan als jager/verzamelaar opgaf voor een meer sedentair bestaan, ontstond er de behoefte om overal een waarde aan te hangen. Eerst middels ruilhandel maar zo’n drieduizend jaar geleden werd het muntgeld bedacht. Nog steeds ontzettend logisch en handig! Maar inmiddels had de mens wel geleerd om het land te bewerken en dieren te houden en daarmee de natuur dus naar zijn (of haar) hand te zetten. Met de komst van het geld ontstonden de eerste verdienmodellen en werd het ook mogelijk om de medemens naar zijn (of haar) hand te zetten. Ergens zijn wij gaan denken dat ook het klimaat zich wel met geld naar onze hand laat zetten.

Voor mijzelf ben ik tot de conclusie gekomen dat naïviteit en arrogantie wel erg dicht bij elkaar liggen. In onze denkwijze om de klimaatverandering te keren, maakt ons dat naïef of arrogant? Of is het eerder een naïeve arrogantie (of een arrogante naïviteit) om te denken dat we alles wat we niet willen veranderen (onze levenswijze) juist gaan veranderen om datgene wat al miljarden jaren aan verandering onderhevig is (het klimaat) daarmee denken te kunnen verhinderen om te veranderen.

Terug naar het eind, terug naar de ideologie achter mijn vlag. Leef met respect voor onze Aarde maar geniet ook van diezelfde Aarde. Ga met respect het gesprek aan met de ander en kom samen tot interessante inzichten.

Jacco

In Memoriam

De heer Keller

We gaan hem missen, onze schipper van sleepschip de Sirius. Altijd viel zijn aanwezigheid op als hij aanwezig was op onze ASV-vergaderingen. Ook al stond hij al een hele tijd langs de zijlijn van het binnenvaart-gebeuren: de interesse en betrokkenheid was er nog en zijn mening liet hij horen.

Velen zullen hem pas de laatste jaren hebben meegemaakt, maar de oudgedienden kennen hem al heel lang. In tijden dat de ASV, veel meer dan nu, genegeerd werd en vaak ronduit belachelijk gemaakt werd door de “bobo’s” nam hij het voor deze (destijds zeer kleine) vereniging op. Er waren ook toen vakbladen die zijn hartverwarmende ondersteunende stukken plaatsten (en anderen weer niet) en dat was voor de strijders-tegen-de-bierkaai een echte ondersteuning.

Sommige mensen lijken het eeuwige leven te hebben, ze zijn er gewoon altijd. En tot dat type mens leek de heer Keller ook te horen. Maar in zeer korte tijd heeft zijn familie dan toch afscheid van hem moeten nemen. In de toespraken bij de dienst viel op dat de heer Keller ook in privéomstandigheden werd herkend zoals wij hem kenden: geen concessies willen doen, de waarheid moet boven tafel komen en ook jawel….een beetje (?) eigenwijs. Heel herkenbaar voor ASV-ers.

Wij zullen hem, met zijn vertrouwde oprecht geïnteresseerde houding ongelooflijk missen bij onze vergaderingen.

De ASV heeft de familie haar condoleances betuigd en we wensen hen, ook via deze weg nog veel sterkte met dit verlies.

Namens de Algemeene Schippers Vereeniging
Sunniva Fluitsma

Ledenvergadering

Geen verslag!

Door omstandigheden zien we ons genoodzaakt het verslag van de ledenvergadering door te schuiven naar de nieuwsbrief van december. Onze excuses voor het ongemak.

Rede ledenvergadering 14 oktober 2023

Goedemiddag allen en welkom op deze najaarsvergadering van de ASV,

Er is dit halve jaar weer een hoop gebeurd, zowel binnen als buiten de ASV. Zoals u ziet en misschien al wist, heb ik het stokje, zeg maar gerust stok, overgenomen van Gerberdien. Dit doe ik nu samen met Johan Sipsma, die nu als vicevoorzitter optreedt binnen de ASV. In het begin leek het allemaal wel mee te vallen, want velen konden mij niet vinden. Lekker rustig kan ik u zeggen, maar na verloop van tijd klopten er steeds meer mensen bij mij op de deur! Gelukkig zijn wij niet alleen en zijn er goede mensen zoals Jessica, Machiel, Sunniva en de gehele denktank om op terug te vallen. Zonder al deze mensen hadden wij vandaag hier niet gestaan. Dank jullie wel voor al jullie inzet en energie voor de ASV.

Ik zou graag mevrouw Reuselaars willen bedanken voor haar komst. Zij zal vanmiddag aan het woord komen namens Rijkswaterstaat. Er is veel terechte kritiek vanuit de schippersogen op Rijkswaterstaat. Sluizen die niet bediend worden doordat er geen personeel is, kunstwerken die niet functioneren vanwege achterstallig onderhoud en uiteraard grote verbouwingsplannen die grote invloed hebben op de complete binnenvaartvloot door middel van stremmingen. Helaas strekt dit fenomeen ook uit naar het buitenland. Ook hier vragen wij aandacht voor.

Tevens wil ik de heer Krul van het CDA verwelkomen op onze vergadering. Ik hoop dat u hier genoeg kunt zien/horen wat er momenteel speelt in de binnenvaart. Uiteraard hopen wij dat u zich ook voor ons in de politiek blijft inzetten, net zoals u gedaan heeft op het Maritiem commissie debat. Bedankt!

Wij horen ook verontrustende berichten vanuit Europa, namelijk dat Europa wil gaan inzetten op grotere, zwaardere elektrische vrachtwagens. Deze zouden schoon zijn, zo wordt gesteld. Maar als we de rapporten erbij nemen dan zien wij dat de bandenslijtage voor 2000x meer uitstoot zorgen dan dat bijvoorbeeld een dieselmotor produceert! Europa heeft dit uiteraard ook wel gezien, maar ineens is er een rapport zonder de bandenslijtage! Dit vinden wij ronduit schokkend en eigenlijk corrupt. De binnenvaart zet momenteel grote stappen om groener te worden en dan krijgen we zulke berichten. Wij zullen u zo dadelijk bijpraten over ons standpunt tegenover het labelsysteem.

Als u mij nu zou vragen, waar maak jij je als voorzitter het meeste zorgen over? Dan zal ik u heel eerlijk vertellen dat dat de CCR is op dit moment. Het maakt mij soms zelfs boos en gefrustreerd. Om heel kort te zijn; een paar mensen met stropdassen hebben regels bedacht om ons uit te roeien, niet bij stilgestaan dat er complete toekomsten worden verwoest door deze regelgevingen. Ja, vergroening speelt ook een rol, maar daar kunnen wij allen wél aan bijdragen, want dat heeft op sommige vlakken wél nut, maar om te zeggen in een overleg dat een schip na 2035 niet meer “veilig” is, omdat zijn aanvaringsschot voorop verkeerd zou staan, vind ik ronduit belachelijk! Daarom ben ik ook héél blij met alle inzet van het complete ASV team. Er zijn ontwikkelingen gaande, wat lijkt op goed bericht, maar ondertussen ben ik ook sceptisch geworden, want er wordt het ene gezegd en het andere gedaan. Later deze vergadering zullen wij hier verder op ingaan.

Dit alles bij elkaar geeft reden tot nadenken over het standpunt van Europa en uiteraard Nederland over de echte inzet van modal shift. Als schepen verdwijnen, infrastructuur in elkaar zakt, er geen personeel is en de toekomstvisie voor de schipper verdwijnt, dan moet toch bij u de moed in de schoenen zakken om tegen uw kind te zeggen: “schipper is een mooi vak, ik hoop dat jij ooit ook zo’n schip kan overnemen of dat jij je eigen schip kan kopen”. Ik heb zelf 2 kinderen en zij zouden naar het internaat gaan, maar ook daar is twijfel ontstaan, doordat het onzeker was of er überhaupt wel een internaat zou zijn als onze dochter naar school moest gaan. Gelukkig ligt er nu wel een plan, maar de onzekerheid blijft. Hoelang houdt dit stand? Wat als er meer mensen zeggen: we stoppen en gaan aan de wal? Hoe moeten wij dit opvangen? Je wilt een stabiele jeugd in deze moeilijke tijd bieden aan je kind, maar dat wordt wel erg moeilijk gemaakt door alle dingen die gebeuren in regel en wetgeving.

Ik wens jullie allen een mooie vergadering toe.

Peter van der Veen

VRIJDAG 22 DECEMBER

2023

afborrelen

HIERBIJ NODIGEN WE LEDEN EN DONATEURS MET HUN GEZIN UIT OM HET JAAR 2023 OP FEESTELIJKE WIJZE AF TE SLUITEN. WE GAAN DAT DOEN ONDER HET GENOT VAN EEN HAPJE EN EEN DRANKJE

DE EERSTE DRIE DRANKJES ZIJN OP KOSTEN VAN DE ASV, WENST U HIERNA NOG EEN DRANKJE DAN KUNT U HIERVOOR BONNEN KOPEN DIE NA AFLOOP WEER INWISSELBAAR ZIJN. WE HEBBEN EEN HEERLIJKE WINTER BBQ MET EEN DESSERTBUFFET OP KOSTEN VAN DE ASV EN ER IS OOK GEDACHT AAN DE BEZOEKERS DIE LIEVER VEGETARISCH ETEN. ZIJN ER ALLERGIEËN DAN KUNT U DAT DOORGEVEN ZODAT WE KUNNEN KIJKEN NAAR EEN PASSENDE OPLOSSING.

OM GOED VOORBEREID TE ZIJN WILLEN WIJ GRAAG VAN U WETEN OF U AANWEZIG ZULT ZIJN EN MET HOEVEEL PERSONEN U DE FEESTVREUGDE ZULT VERHOGEN.

AANMELDEN KAN TOT 6 DECEMBER 2023 VIA EMAILADRES:
AFBORRELEN@ALGEMEENESCHIPPERSVEREENIGING.NL
OF TELEFONISCH VIA +31 622 738 505 ONDER VERMELDING VAN UW NAAM EN AANTAL PERSONEN (LEEFTIJDEN VAN EVENTUELE KINDEREN VERMELDEN) WIJ VERHEUGEN ONS OP EEN FIJNE NAMIDDAG WAAR WIJ ONGEDWONGEN BIJ KUNNEN PRATEN. HOPELIJK TOT 22 DECEMBER!

HET BESTUUR VAN DE ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

WANNEER: 22 DECEMBER 2023
HOELAAT : 15:30 TOT 22:00 UUR
WAAR: HET DEVELPAVILIJOEN PARKLAAN 1 3335 LM ZWIJNDRECHT

Gevolgen technische eisen binnenvaart

Reactie op de vervolgbijeenkomst n.a.v. onderzoek Panteia en Erasmus UPT

In de afgelopen periode heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden over het vervolgonderzoek op twee schepen dat heeft plaatsgevonden naar aanleiding van het rapport van Panteia/Erasmus UTD. Bovendien werd er gedeeld wat de reactie was van de verschillende CCR-leden (landen) en de EU op dit rapport. De ASV is bij dit overleg aanwezig geweest net als veel anderen waaronder experts. Het moet gezegd worden dat het gevoel overheerst dat er in ieder geval duidelijk wordt hoe groot de problematiek is en dat ook experts daar heel duidelijk in zijn. De ASV heeft kort na de bijeenkomst schriftelijk gereageerd met o.a. onderstaande tekst.

De werking van de hardheidsclausule
Hierbij werd door de ASV ingebracht dat men voor doet komen als het aanvragen van een hardheidsclausule een simpele handeling zou zijn waarbij er geen financiële investeringen op voorhand gedaan hoeven te worden. Leest men de omschrijving van de werking van de hardheidsclausule dan trekt de ASV een andere conclusie. Hierop zal nog teruggekomen worden.

De reactie van de CCR/CESNI en Europese commissie
Hierbij werd door de ASV ingebracht dat we verheugd zijn over het feit dat alle betrokken landen deze eisen ter discussie willen stellen en dat we zelfs de term “evaluatie”(eindelijk) horen vallen.

De reactie van België (verwijzend naar de ervaringen met de watertruck+) wijst erop dat nieuwbouw in de kleinere categorie schepen (tot 55 meter) met deze eisen onhaalbaar is en des schepen zeker niet rendabel zijn.

Duitsland mist kennelijk cijfers over de samenstelling van de binnenvaartvloot en in welke zin deze CCR/CESNI eisen bepaalde delen van de vloot zouden raken. De ASV heeft een presentatie gegeven aan DG MOVE en daarbij een hand-out uitgereikt daar staan in ieder geval een aantal cijfers in.

Number of ships entering into the transitional provisions ending in 2035
Investigate motor freighters plus motor barges

1. Concerns: motor cargo vessels + motor barges
2. Source: IVR ship database dated 23-05-2022
3. No carrying capacity has been registered for 35 ships
4. Of 27 ships the year of construction is <1900 or not registered

Building year 0-2022

country	Number of registert vessels	Capacity (tonnage)
Belgium	1.059	1.182.174
Germany	887	1.129.774
The Netherlands	2.487	3.852.955
Grand total	***4.433***	***6.164.903***

Building year 0-1976

Country	Number of registert vessels	% of total	Capacity (tonnage)	% of total
Belgium	853	80,5%	625.194	52,9%
Germany	761	85,8%	832.004	73,6%
The Netherlands	1.544	62,1%	1.488.001	38,6%
Grand Total	***3.158***	***71,2%***	***2.945.198***	***47,8%***

Building year >1976

Country	Number of registert vessels	% of total %	Capacity (tonnage)	% of total
Belgium	206	19,5%	556.981	47,1%
Germany	126	14,2%	297.770	26,4%
The Netherlands	954	38,4%	2.364.954	61,4%
Grand Total	***1.275***	***40,4%***	***3.219.705***	***52,2%***

Of the 4,433 (Dutch, German and Belgian) dry cargo ships, 3,148 were built before 1976. They must meet impossible CCNR requirements with the aim of disappearing. That is 71.2% of the inland shipping fleet!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Development of Dutch inland vessels by loadcapacity last 10 years: loss of 630,000 tons of freight transport by smaller ships due to a decrease in ships 0-2.000 ton = 21.000 trucks

year	< 1.000 t	1.000-2.000t	2.000-3.000t	> 3.000 t
2011	2607	1261	978	656
2016	2283	1178	929	717
2021	1995 **= -23%**	1159 = **-8%**	934 = **-4,5%**	782 = **+19%**

Duitsland streeft naar zoveel mogelijk vervoer over de waterweg waarbij de vloot dus voldoende groot moet zijn. Gezien het voorgaande sheet mag duidelijk zijn dat de vloot de afgelopen jaren al sterk ingeboet heeft aan aantallen schepen en zeker ook aan diversiteit van de scheepstypen.

Duitsland lijkt sterk lijkt in te zetten op bepaalde type schepen en dat de afmetingen van de schepen waarvoor aanpassingen kunnen gelden sterk afgebakend wordt, dat lijkt de ASV geen goede zaak.

Dat de Europese Commissie refereert aan artikel 26 waarbij er sprake zou kunnen zijn van een “generaal pardon” is opvallend omdat men ook spreekt van een samenwerking met Nederland terwijl wij daar effectief niets van zien. Al met al is het opvallend dat de Europese Commissie aan artikel 26 refereert, een artikel wat zou kunnen leiden tot een generaal pardon en in wezen de CCR zou “overrulen”.

Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland vinden dat investeringen eerder gericht zouden moeten zijn op vergroening van schepen, een punt wat de ASV ook naar voren heeft gebracht tijdens de gesprekken met DG MOVE. Tenslotte kan een binnenvaartondernemer zijn geld maar één keer uitgeven. Dat geldt overigens voor alle type schepen, niet alleen voor de kleinste schepen waar nu de focus op ligt.

Frankrijk en Oostenrijk vragen zich af wat de meerwaarde is van bepaalde veiligheidseisen terwijl al in 2001 vastgesteld is dat de op dat moment varende binnenvaartvloot veilig genoeg is (Zie verder in dit schrijven voor een onderbouwing).

Regelgeving t.b.v. de veiligheid?
Ook op de bijeenkomst werd gesuggereerd dat de eisen voort zouden komen uit een veiligheidsaspect. Terecht werd opgemerkt dat dat zou betekenen dat deze schepen al tientallen jaren onveilig varen en dat de praktijk uitwijst dat dat niet aan de orde is.

Duidelijk mag zijn dat men dit al in 2001 geconcludeerd had https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Kleine%20binnenvaart/VBD%20onderzoek_overgangsbepalingen_technische_eisen_binnenschepen.pdf

Het onderzoeksrapport gaat over het opheffen van de vrijstellingen voor bestaande schepen door de CCR. Naar het zich laat aanzien heeft de Duitse delegatie in de Centrale Rijnvaart Commissie bewerkstelligd dat er in 2000 door de Duitse minister van verkeer opdracht werd gegeven voor een onderzoek naar de veiligheid van de rijnvloot.

Het gevolg was het hieronder genoemde onderzoek.
Besluit 2000-111-22 van de ZKR (CCR) Opdracht van de Untersuchungsordnung.
Een onderzoek door het Europees ontwikkelingscentrum voor binnen- en kustvaart.
Proefinstelling voor de binnenvaartscheepsbouw in Duisburg.

De gevolgen van Overgangsbepalingen in de technische voorschriften voor binnenschepen.

Bericht 1574-Juni 2001 in opdracht van de Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Forschungsbericht FE-Nummer: 30.318/2000
Bestudering van het onderzoeksrapport bracht het nodige aan het licht.
Enkele opvallende punten uit genoemd onderzoek:

De toenmalige (juni 2001) veiligheidstechnische voorschriften zijn eigenlijk afdoende.

- Nieuwe technische voorschriften hebben voor de betroffen eigenaren zeer verschillende betekenis.
- Van zeer geringe meerkosten bij

nieuwbouw tot hoge ombouwkosten en lange reparatietijden en bij oude schepen op economisch gronden, soms zelfs technisch, niet uitvoerbaar.
- Om deze redenen werd destijds gekozen voor overgangsbepalingen. Slechts voor een klein aantal werd een einddatum vastgesteld. Het overgrote deel van de 139 voorschriften uit paragraaf 24.02 namelijk 107 kreeg de term N.E.U mee. Dat wil zeggen slechts van toepassing op Neubauten, Ersatz und Umbau (nieuwbouw, vervanging en ombouw).
- Schepen die al in maart 2000 in bedrijf zijn worden gevrijwaard.

Bij verandering van de verordening wordt ervan uitgegaan dat het technisch onuitvoerbaar is dan wel een zodanige ingreep in de structuur noodzaken met zo hoge kosten dat voortzetting van de bedrijfsvoering met het schip op economische gronden niet langer zeker is.

De samenvatting is te lezen op: https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/ccr/achtergronden-van-de-petitie-4-het-duitse-onderzoeksrapport/

Veiligheid is dus niet de reden van de eindigheid van de overgangsbepalingen. De reden is te vinden in het CCR-rapport dat 1 jaar na het voorgaande is opgesteld: “schepen van de toekomst”. Daarin staat te lezen

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf

het was in de binnenvaart de gewoonte dat schepen aan nieuwbouweisen moesten voldoen als er sprake was van omver- of nieuwbouw. Dat betekende in de praktijk dat geleidelijk aan de schepen up-to-date gehouden werden. Maar…..

CCR Schepen van de toekomst: 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 al enorm gesteund door de politiek maar het is niet genoeg:
- nu is een snelle uitvoering van herziening van het beleid van groot belang.

Conclusies ASV:
- Rekening houdend met het feit dat deze eisen niet voortkomen uit een veiligheidsaspect,
- rekening houdend met het feit dat de verschillende CCR leden hechten aan het voortbestaan van de (diversiteit) van de binnenvaartvloot.
- Rekening houdend met het feit dat het belang van de binnenvaart erkend wordt en men een modal shift voorstaat.
- Rekening houdend met het feit dat investeringen richting vergroening de voorkeur hebben boven investeringen die erop gericht zijn om bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot te vernieuwen,
- rekening houdend met het feit dat die vernieuwing effectief niet plaats blijkt te vinden en de CCR/CESNI technische eisen met terugwerkende kracht van toepassing verklaren op de bestaande vloot slechts uitmondt in het verdwijnen van bepaalde segmenten (de kleinere schepen tot 1.500 ton) uit de binnenvaart.
- Rekening houdend met het feit dat dit al enkele jaren speelt en we nu de gevolgen al zien van dit desastreus beleid in een tekort van kleinere schepen.
- Rekening houdend met het feit dat door klimaatverandering juist ook die kleinere schepen heel hard nodig zijn.
- Rekening houdend met het feit dat het niet om technische eisen gaan die per 2035 ingaan maar ook om technische eisen die nu als spelen en in de tussenliggende jaren zullen spelen,
- rekening houdend met het feit dat aantoonbaar naast veel zaken die niet uitvoerbaar zijn of moeilijk uitvoerbaar zijn de optelsom van al die zaken er uiteindelijk voor zal zorgen dat schepen niet kunnen voldoen aan de technische eisen (zie o.a. het Duitse rapport uit 2001 en het rapport van KplusV):

Is het voorstel (zoals gedaan bij het “mantelbuissysteem”) om zo snel mogelijk terug te gaan bij aanpassing in geval van N.V.O (bij nieuwbouw/verbouw/ombouw) zonder einddatum de (generieke) oplossing voor deze problematiek. Ga terug naar aanpassing aan eisen bij N.V.O.

Tot zover namens de ASV
Sunniva Fluitsma

Reactie op het expertiserapport “Overgangsbepalingen”

In maart 2023 heeft er een Inspectie plaatsgevonden bij 2 schepen, een spits en een Kempenaar om te kijken wat de gevolgen zijn van de technische eisen voor deze schepen. Tijdens het Commissiedebat in mei 2023 heeft Minister Harbers aangegeven dat er (slechts) 11 technische eisen als “moeilijk uitvoerbaar” bestempeld zouden kunnen worden. Op 19 september heeft de ASV het rapport dan ook mogen ontvangen.

Een eerste reactie

Onder welke voorwaarden vonden de inspecties plaats?

Wat positief is,
Is dat bij de inspectie ook gekeken is naar de eisen die op korte termijn al een probleem opleveren, waar de aandacht tot nu toe alleen maar uit lijkt te gaan naar de eisen die vanaf 2035 zouden spelen

Waar we kritisch op zijn:
- Bij deze inspecties is alleen gekeken naar de technische uitvoerbaarheid van de betreffende bepalingen op (slechts) 2 vaartuigen; een Spits en een Kempenaar
- De inspecteur kan niet inschatten of sprake is van het criterium “onevenredig hoge kosten”. Als hierop een beroep wordt gedaan zal dit met andere documentatie kunnen worden onderbouwd, zoals bijv. een offerte en/of verklaring van een boekhouder/accountant.
- Bepaalde eisen die als technisch uitvoerbaar worden aangemerkt voor deze (categorie) schepen, zouden wel knelpunten kunnen opleveren voor andere schepen (bijv. schepen die zijn omgebouwd van sleepschip tot motorvrachtschip).
- De criteria waarop de technische eisen beoordeeld werden waren “uitvoerbaar” of “moeilijk uitvoerbaar”. Een technische eis omschrijven als “niet uitvoerbaar” was kennelijk geen mogelijkheid
- De eisen worden alleen per stuk bekeken: De gevolgen van de **optelsom van de eisen** werd niet meegenomen (als één eis uitvoerbaar is wil het nog niet zeggen dat het totaal aan eisen haalbaar is)
- “moeilijk uitvoerbaar” blijkt soms een eufemisme waar het “niet uitvoerbaar” zou moeten zijn (bijvoorbeeld minimumsnelheid voor een spits, (hoogte)eisen aan ruimtes voor een spits)
- “Nadere discussie vereist over de toepassing van dit voorschrift” is een regelmatig terugkerende term, waarbij die technische eisen vermoedelijk voor scheepseigenaren wel “moeilijk uitvoerbaar” is.
- Regelmatig staat er bij een eis dat het financieel een probleem zal worden of dat het complex en kostbaar is, maar dat wordt dan niet gezien als “moeilijk uitvoerbaar”(?)
- Soms ziet men geen problemen waar die o.i. wel kunnen zijn. Enkele voorbeelden:
  - 0 Is een trap van stuurhut naar de roef 55 cm breed dan is daar niet zomaar 60cm breed van te maken bijvoorbeeld, terwijl gesuggereerd wordt dat dat simpel te verbreden zou zijn,
  - 0 ook het feit dat de badkamer/toilet niet direct uit mag komen in de “woonkamer/keuken” wordt niet als een probleem ervaren, terwijl veel schepen hun roef aangepast hebben aan moderne tijden waarbij de gangen en muren weggehaald zijn. Moeten zij die nu terug gaan plaatsen?

Soms staat er wel bij een eis dat het financieel een probleem zal worden

Een voorbeeld: zoals bij de Overgangsbepalingen van 2025 7.12 lid 5

Stoppen, vergrendeling en automatische uitschakeling Het hefmechanisme moet het stuurhuis in elke stand kunnen stoppen. Ingeval

het stuurhuis in een bepaalde stand vergrendeld kan worden, moet het hefmechanisme zich bij een vergrendeling automatisch uitschakelen. Een vergrendeling moet onder alle bedrijfsomstandigheden gedeblokkeerd kunnen worden.
De vergrendeling deblokkering is niet onmogelijk, maar naar verwachting wel kostbaar omdat er extra bedieningsmechanismen, bewakingen en beveiligingen moeten worden aangebracht
En voorbeeld 8.02 lid 5 Mantelbuissysteem Niet ingebouwde hogedrukbrandstofleidingen van dieselmotoren tussen de hogedrukbrandstofpompen en de inspuitsystemen moeten door een mantelbuissysteem worden beschermd, dat in geval van een lek in de hogedrukleiding, de uitlopende brandstof opvangt. In het mantelbuissysteem moet een lekbak zijn voorzien alsook inrichtingen die een alarmsignaal geven in geval van lekkage aan een brandstofleiding; voor machines met slechts twee cilinders is dit alarmsysteem echter niet vereist. Bij machines voor ankerlieren en spillen op open dek zijn geen mantelbuissystemen vereist.
Deze installatie zal op elke dieselmotor gemonteerd moeten worden. Motoren met een inwendige brandstofleiding zijn al voorzien van een afscherming. Het voorschrift is uitvoerbaar maar voor oudere en niet courante motoren een dure ingreep. Het aantal oudere motoren waarvoor nauwelijks of geen standaard systeem beschikbaar is wordt jaarlijks minder. Voor deze bepaling zou "N.V.O." zonder einddatum beter zijn.

- **Sommige eisen zijn door de jaren heen ook nog eens aangescherpt en leveren nu grote problemen op zoals: 10.15 lid 11 Doorvoeringen van kabelbundels**
  De doorvoeringen van kabelbundels mogen de brandwerende eigenschappen van de afscheidingen niet nadelig beïnvloeden. Hieraan is voldaan wanneer de kabels voldoen aan de bepalingen van de Europese normenreeks EN 60332-3 in de op 6 juli 2017 geldende versie, of voldoen aan door een lidstaat als gelijkwaardig erkende voorschriften. Indien dit niet het geval is, moeten in lange doorvoeringen van kabelbundels (meer dan 6 m verticaal en 14 m horizontaal) brandwerende voorzieningen worden getroffen, voor zover de kabels niet volledig door kabelschachten omhuld zijn. Dit is een probleem voor vrijwel alle schepen die niet onder klasse zijn gebouwd, want de meeste kabels zijn slechts 'moeilijk brandbaar' en voldoen meestal alleen aan EN 60331. Dit betekent dus een complete nieuwe elektrische installatie. In het ROSR 1995 stond slechts het volgende: "De doorvoeringen van kabels door schotten of dekken mogen de sterkte, dichtheid en brandwerende eigenschappen van de schotten of de dekken niet nadelig beïnvloeden."

Wat zeker voor veel schepen een probleem op zal leveren is

- **Overgangsbepalingen van 2035 3.03 lid 1, onder a Plaats van het aanvaringsschot**
  De volgende waterdichte schotten, die reiken tot tegen het dek of, wanneer er geen dek is, tot aan de bovenkant van het scheepsboord, moeten ten minste zijn aangebracht: a) een aanvaringsschot op een redelijke afstand van de voorsteven, zodanig dat bij vollopen van het vóór het aanvaringsschot gelegen waterdichte compartiment het drijfvermogen van het beladen schip behouden blijft en dat een resterende veiligheidsafstand van 100 mm in stand blijft. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien het aanvaringsschot op een afstand tussen 0,04 *LL* en 0,04 *LL*x 2 *mm* gemeten vanaf de voorloodlijn, is aangebracht. Indien deze afstand meer is dan 0,04 *LL* x 2 *mm* moet het voldoen aan deze eis rekenkundig worden aangetoond. De afstand mag tot 0,03 *LL* worden gereduceerd. In dat geval moet rekenkundig worden aangetoond dat aan de eis in de eerste alinea kan worden voldaan, wanneer het vóór het aanvaringsschot gelegen waterdichte compartiment alsmede de direct daaraan grenzende compartimenten samen zijn volgelopen

*Bij diverse "kleine" schepen en bij diverse andere schepen die in het verleden zijn verlengd is dit een **complexe en kostbare aanpassing***

De afmetingen van de ruimtes, zoals hoogte van minimaal 2.00 meter levert in ieder geval voor alle spitsen (en veel andere scheepstypen) een onoverkomelijk probleem op. Als het al (financieel) haalbaar zou zijn, dan kun je er niet meer mee varen op het vaargebied waar deze schepen voor bedoeld zijn.

Geen Rijncertificaat meer
Opvallend is dat één van de twee betreffende schepen inmiddels zijn Rijncertificaat niet meer heeft verlengd. Dit komt omdat hij niet meer op de Rijn vaart en binnen een aantal jaren met pensioen gaat. Opgemerkt vanuit de ASV is dat het toch een veeg teken is: een schip is namelijk meer waard met een Rijncertificaat en bij een bedrijfsbeëindiging zou een schip als pensioen moeten kunnen fungeren. Dat er een andere keuze is gemaakt is daarom veelzeggend.

Wat weten we nu (niet)?
- Wat we nu weten is wat bij deze (slechts) twee (!) schepen zeker niet of moeilijk technisch uitvoerbaar is.
- We weten niet wat wél of niet financieel haalbaar is
- De eigenaar van één van de twee schepen ziet geen toekomst meer voor zijn schip op de Rijn.

Kortom: zonder op ieder afzonderlijk punt in te gaan: de conclusies die getrokken zijn door deze inspecties zijn wel heel erg voorzichtig, in de praktijk zullen de scheepseigenaren de problemen als groter ervaren dan hier is geconcludeerd

Conclusies ASV:
- Rekening houdend met het feit dat het niet om technische eisen gaan die per 2035 ingaan maar ook om technische eisen die nu als spelen en in de tussenliggende jaren zullen spelen,
- rekening houdend met het feit dat aantoonbaar naast veel zaken die niet uitvoerbaar zijn of moeilijk uitvoerbaar zijn de optelsom van al die zaken er uiteindelijk voor zal zorgen dat schepen niet kunnen voldoen aan de technische eisen (zie o.a. het Duitse rapport uit 2001 en het rapport van KplusV):

Is het voorstel (zoals gedaan bij het "mantelbuissysteem") om zo snel mogelijk terug te gaan bij aanpassing in geval van N.V.O (bij nieuwbouw/verbouw/ombouw) zonder einddatum de (generieke) oplossing voor deze problematiek. Ga terug naar aanpassing aan eisen bij N.V.O.

Artikel Schuttevaer

Nawoord Schuttevaer artikel met ASV-voorzitter Peter van der Veen

Beste volgers,
Er is veel te doen om het artikel wat laatst in de Schuttevaer is geschreven, na een interview met onze voorzitter Peter van der Veen. We horen van verschillende kanten dat de ASV is omgedraaid in het beleid, dit is NIET juist!

We voeren een 2-sporenbeleid. We zijn nog steeds actief met Europa en het ministerie omtrent de overgangsbepalingen waarbij wij ervan uitgaan dat de enige werkelijke oplossing een generaal pardon is.

Tegelijkertijd willen we niet onze medewerking ontzeggen om door middel van het aanvragen van de hardheidsclausule de onmogelijkheid en onzinnigheid van de CCR-regels aan te tonen. Dit doen we in samenwerking met KBN.

We weten dat in het verleden de aanvraag niet tot nauwelijks tot een resultaat heeft geleid, maar toch is het kennelijk nodig om het wéér aan te tonen bij de CCR én het ministerie.

We willen ook hiermee aangeven bij de keurende experts, dat het echt wel speelt onder de schippers en dat óók zij aan de bel moeten gaan trekken bij de CCR. Uiteindelijk zien de experts waar het mis gaat en hoe vaak het echt mis zou gaan.

Tevens zouden wij de schippers bewust willen maken van het feit dat het schip niet altijd automatisch voldoet aan de eisen. We hebben een enquête gehouden aan het begin van dit jaar die erg goed was ingevuld, ondanks dat die niet makkelijk was. En daar is ook echt wel uit gebleken dat we samen een groot probleem hebben. Echter, de minister beschouwt deze enquête niet als “onafhankelijk”. Experts ziet hij volgens zijn uitspraken in het commissiedebat wel als onafhankelijk. Het zou de enquête dus kunnen versterken.

Dat het hard nodig is om op dit punt door te zetten blijkt wel uit het feit dat we nu al horen dat banken scheepsfinanciering gaan weigeren bij aankoop van een “ouder” schip. De reden die opgegeven wordt is dat deze niet zou voldoen aan de eisen en dat ze daarom géén financiering willen geven.

Tegelijkertijd roept de overheid héél hard dat wij moeten vergroenen, maar met de overgangsbepalingen boven ons hoofd, moeten wij als ondernemer keuzes maken, maar welke keuze is dan de juiste? Als je niet meer mag of kan bestaan ga je natuurlijk ook niet investeren in het vergroenen van je schip,

Conclusie; we lopen met ons allen tegen allerlei problemen aan, en wij van de ASV doen ons uiterste best om met alle mogelijkheden die wij hebben/krijgen ons te verdedigen. Dus óók met een hardheidsclause aanvraag (wat niet zal gaan werken), en ook via DG Move én ons ministerie/overheid.

Wat wil Duitsland met de CCR/CESNI technische eisen?

Omdat de CCR in geldnood verkeert worden er werkzaamheden uitgesteld.

Het komende, in oktober geplande CCR-overleg in Straatsburg, gaat daarom niet door. De reden hiervoor is dat de CCR genoodzaakt is om te bezuinigen, met als gevolg dat diverse werkgroep-, commissie- en plenaire vergaderingen zijn ingekort dan wel zijn vervallen. Het voorbereidende, plenaire en eco-commissie overleg in oktober in Straatsburg vervalt daardoor eveneens. De voor begin december geplande overleggen in Straatsburg gaan gewoon door.

De Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven, de heer Kasteel, vroeg daarom aan de organisaties of men als sector overleg zou willen houden over onderwerpen die op dat moment spelen.

Op 26 september aanstaande zou een bilateraal overleg plaatsvinden van Nederland met Duitsland in het kader van de CCR.
Er werd daarom aan de ASV gevraagd of er bepaalde punten zijn die wij besproken zouden willen hebben.

ASV-vraag aan de Duitse delegatie:
Als ASV hebben wij intern overleg gehad en daaruit kwam de volgende vraag naar voren.

Wij zouden graag willen weten hoe Duitsland denkt over het feit dat binnenvaartondernemers geconfronteerd worden met CCR eisen, minimaal 20 jaar geleden bedacht, die ingaan vanaf 2035, en inhouden dat alle schepen (dus ook bestaande) moeten voldoen aan de laatste nieuwbouweisen.

Deze eisen zijn over het algemeen zowel technisch als financieel niet haalbaar, zoals jaren geleden ook al is aangetoond in een Duits rapport.
Bovendien zijn deze investeringen niet proportioneel t.o.v. de investeringen en ook de extra veiligheid die hierdoor zou moeten ontstaan staat niet in verhouding tot de investeringen die gedaan moeten worden.
Deze schepen voldoen al jaren aan de huidige veiligheidseisen en zijn dus veilig.

Door het moeten voldoen aan deze eisen zijn de ondernemers ofwel gedwongen om het schip te slopen ofwel moeten ze al hun financiële middelen inzetten voor deze eisen waardoor er geen mogelijkheid is om te investeren in vergroening, wat ze graag willen, en wat naar onze mening ook de grootste prioriteit zou moeten hebben in het huidige klimaat.

De vraag is nu of Duitsland openstaat voor algemene hardheidsclausule, die inhoudt dat bestaande schepen alleen bij om- en of verbouw moeten voldoen aan de nieuwste nieuwbouw eisen, zodat de focus kan gaan liggen op vergroening.

Er wordt door ministeries op aangedrongen dat ondernemers individueel een hardheidsclausule moeten gaan aanvragen, dit behelst ca. 70% (3000 schepen) van de actieve binnenvaart in BE, DE en NL. Maar gezien uw schrijven t.a.v. bezuinigingen bij de CCR vragen wij ons überhaupt af of de CCR in staat is om voor al deze schepen, de individuele aanvragen af te handelen vanwege de beschikbare capaciteit daarvoor.

Graag zouden wij een terugkoppeling willen horen van de uitkomst van deze vragen aan Duitsland.

Toekomst binnenvaart

Naar een toekomstbestendig rivierengebied

Programma Integraal Riviermanagement

Ontwerp Programma onder de Omgevingswet (POW)
Integraal Riviermanagement

Rijk en regio werken gezamenlijk aan de voorbereiding van een vrijwillig Programma onder de Omgevingswet (POW) voor IRM waarin o.a. de keuzes over de beoogde rivierbodemligging en sedimenthuishouding, afvoer- en bergingscapaciteit op de Maas en de Rijntakken voor 2050 zijn vastgelegd, met een doorkijk naar 2100.

De planning is er op gericht dat het concept ontwerp POW IRM in december gereed is voor aanbieding aan de Ministerraad, zodat formele inspraak kan plaatsvinden in de eerste helft van 2024 en dat de (nieuwe) Ministerraad daarna het definitieve POW IRM kan vaststellen.

Deelnemende partijen zijn:

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

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

De opgave om de benodigde systeemkenmerken voor deze rivierfuncties te realiseren wordt zonder ingrepen steeds groter vanwege de bodemerosie en de klimaatverandering. Structurele maatregelen zijn daarom nodig. Het POW IRM voorziet daarom in:

1. Twee nieuwe beleidsdoelen over de fysieke inrichting van het rivierengebied en twee beleidskeuzes die duidelijk maken op welke manier de doelen nagestreefd worden. De beleidskeuzes zijn onderbouwd no-regret en de verdere uitwerking ervan vindt plaats in afstemming met gerelateerde programma's.
2. Inzicht in de ruimtelijke consequenties van de beleidskeuzes, omdat duidelijk is dat het ruimtebeslag dat nodig is om alle functies in het hele rivierengebied te faciliteren groter is dan de huidige beschikbare ruimte

buitendijks.

3. Een programmatische aanpak tot 2050, die op basis van voortschrijdend inzicht over maatregelen en ontwikkelingen (zoals klimaatverandering en watervraag) periodiek wordt bijgesteld. De nieuwe Klimaat- en Deltascenario's 2023 zijn daarbij een belangrijk ijkmoment. Het programma IRM werkt met een zesjaarlijkse cyclus met actualisatie van de uitvoeringsstrategieën.
4. Een routekaart waarin is opgenomen:
   a. Hoe de verdere uitwerking er uitziet van de samenhangende beleidskeuzes om de IRM-doelen te kunnen realiseren. Tussenresultaten kunnen onder andere opgenomen worden in de tweede Herijking van het Deltaprogramma (in 2026). De routekaart geeft richting aan de werkzaamheden: i. Fase 1 van IRM wordt afgerond met het vaststellen van uitvoeringsstrategieën voor de schaalniveaus: Rijntakken, Maas en (inter)nationaal. ii. Fase 2 van IRM betreft de uitvoering van de maatregelen zoals die in de uitvoeringsstrategieën zijn opgenomen.
   b. Een overzicht van de benodigde samenhangende inzichten en tussenresultaten, opgebouwd uit onderzoeken, leerervaringen, projecten en activiteiten die bijdragen aan de beleidskeuzes

Beleidsdoelen

1. Voor de ligging van de rivierbodem en de sedimenthuishouding wordt een voldoende stabiele en beheerbare bod emligging van het zomerbed van de rivieren nagestreefd die bijdraagt aan herstel van de natuurlijke rivierdynamiek en zorgt voor een goede bevaarbaarheid en waterverdeling over Nederland bij lage rivierafvoeren.
2. Er wordt voldoende afvoer- en bergingscapaciteit nagestreefd die de hogere afvoeren die in de loop van deze eeuw verwacht worden op kunnen vangen en om ruimtelijke ontwikkelingen (natuur, bodemligging en overige opgaven) kunnen faciliteren.

Beleidskeuzes

1. Stoppen van de bodemerosie en waar nodig & haalbaar weer omhoog brengen van de eroderende delen van de Maas en de Rijntakken. Beeindigen van het onttrekken van sediment uit het zomerbed.
   a. Aanvullend voor Maas: gericht toevoegen van sediment om verdere daling van de rivierbodem te stoppen.
   b. Aanvullend voor de Rijntakken worden maatregelen uitgewerkt. Aanvullend op deze maatregelen wordt in het splitsingspuntengebied, waar dit nodig en haalbaar is, ingezet op het op termijn weer verhogen van de rivierbodem (maar nog niet met afgesproken beoogde bodemligging).
2. Om een duurzame sedimenthuishouding en een betere beheerbaarheid van de rivierbodem te bereiken, wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van de natuurlijke stroming van het water, transport en afzetting van sediment in de rivieren. Het streven is dat het doorgaand sedimenttransport wordt behouden en de rivieren zodanig ingericht worden dat de baggerinspanning voor de instandhouding van de vaarweg zo beperkt mogelijk is. Concreet wordt ingezet op:
   a. Terugstorten van sediment dat voor vaarwegonderhoud wordt gebaggerd, op een locatie met voldoende diepte (mits de baggerspecie voldoende schoon is voor terugstorten in de rivier).
   b. Het stoppen met zomerbedverdiepingen en een onderzoek naar de lange termijn instandhouding van in het verleden aangebrachte zomerbedverdiepingen.
   c. Zodanige dimensionering van ingrepen in het winterbed dat deze bijdragen aan het beperken van bodemerosie.
   → **Dit alles moet binnen de (inter)nationale wettelijke vereisten t.a.v. de rivierfuncties, dus voor de vaarwegklassen o.a. in lijn met TEN-T en CCR.**

Beleidskeuzes afvoer- en bergingscapaciteit

De gewenste afvoer- en bergingscapaciteit wordt niet nu, maar in fase 1 vastgesteld. Hiervoor wordt nader onderzoek gestart dat moet uitwijzen wat vanuit de vijf rivierfuncties op de lange termijn de noodzakelijk en/of gewenste afvoer- en bergingscapaciteit van de rivieren is en met welke combinatie van ingrepen (dijkverhoging, binnen- en buitendijkse rivierverruiming) deze gerealiseerd wordt. Het betreft onderzoek naar

   a. De maatschappelijk meest gewenste hoogwaterafvoerverdeling in de Rijntakken voor de lange(re) termijn en het daarbij horende regelbereik op de splitsingspunten.
   b. De effectiviteit van de systeemwerkingsmaatregelen in de Maasvallei. (Conform het advies van de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater)
   c. De wijze waarop de gewenste afvoer- en bergingscapaciteit voor de IJssel-Vechtdelta het beste gerealiseerd kan worden, rekening houdend met stormopzet vanuit het IJsselmeer.

Aanvullend op het huidige beleid waarin afname van afvoer- bergingscapaciteit wordt gecompenseerd, wordt bij het opstellen van uitvoeringstrategieën en bij nieuwe projecten extra ingezet op het benutten van synergiekansen zoals compensatie voor een hogere bodemligging, natuurontwikkeling, ontzien van kwetsbare dijktrajecten en mogelijkheden om de erosieve kracht uit het systeem te halen en een voortgaande bodemerosie te verminderen of te stoppen.

In het kort nog even de voornaamste vraagpunten die de revue zijn gepasseerd:

- Hoe zit het met het met de zaken waarop de belangen van scheepvaart schuren met de andere belangen? □ In dit POW wordt feitelijk alleen een besluit voorgelegd m.b.t. het aanpakken van erosie en een start maken met het omhoog brengen van de bodemligging, zonder dat daar nu een concreet doelbereik aan is gekoppeld. Dus no-regret voor alle rivierfuncties. Omdat de gevolgen voor o.a. scheepvaart van het wijzigingen van de afvoerverdeling tussen Waal en IJssel nog niet voldoende inzichtelijk zijn, wordt over de afvoerdeling en bergingscapaciteit in de POW geen besluit voorgelegd. Er wordt hierover voorgesteld om nader onderzoek te doen met de ambitie om richting eind 2025 hierover een gedragen besluit te kunnen voorleggen.
- Waarom gaat IRM wel afstemmen met allerlei water en natuur programma's en niet met andere? □ Dit komt omdat er binnen DGWB heel veel programma's lopen met raakvlakken of afhankelijkheden met IRM, zoals de Deltaprogramma's en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Meer collega's betekent immers meer interne afstemming. Voor scheepvaart gaat het vooral om het reguliere werk bij DGLM en de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen is niet zo groot.
- Hoe zit het met de internationale afstemming m.b.t. IRM? □ De internationale afstemming betreft twee zaken: 1) het traject om inzichtelijk te krijgen hoe de verschillende internationale regelgeving zich tot elkaar verhoudt (TEN-T, CCR, KRW, Natura2000 etc.) en dat bij conflicterende eisen het gesprek met o.a. Brussel wordt opgestart. 2) de afstemming met Duitsland, België (en eventueel andere landen) over de opzet van IRM en wat in die betreffende landen wordt gedaan of voorzien ten aanzien van Rijn en Maas.

ASV praat niet mee over beroepskwalificaties

Vaak horen wij als er iets misgaat dat “de bonden” hebben zitten slapen of de belangen niet goed hebben behartigd. Nu kun je als vereniging alleen meepraten als mensen willen dat je meepraat. Daarvoor moet je uitgenodigd zijn voor overleggen. En zelfs als wij specifiek bij het ministerie over onderwerpen als beroepskwalificaties beginnen krijgen wij geen antwoord, laat staan dat men op voorhand de mening van de ASV vraagt. Dit even ter introductie.

Vervolgens moeten wij maar aan de informatie zien te komen die het betreft en dan ben je natuurlijk altijd te laat. Blijft ons niets anders over dan te constateren wat er fout gaat en dat te melden. Aan de andere kant lijkt men te vinden dat de ASV de rol heeft om te peilen wat er leeft onder de binnenvaartondernemers en dienen we er zorg voor te dragen dat iedereen optimaal geïnformeerd is. Helaas vindt men tegelijkertijd dat de ASV allerlei zaken niet zou mogen publiceren omdat dat gevoelig zou liggen, nog niet besloten is of wat dan ook. Een soort onmogelijke opgave dus.

Wij zien voor de toekomst toch alweer een aantal aandachtspunten.

Zoals wat betreft **CESNI/QP (23)m 65**

WERKGROEP VOOR BEROEPSKWALIFICATIES

ONTWERPOVERZICHT VAN DE CONCLUSIES van de vergadering van de Werkgroep voor beroepskwalificaties op 25 mei 2023 in Straatsburg en online

Er wordt melding gemaakt van het feit dat het vervoer van voeders en levensmiddelen specifieke kennis vereist (bijvoorbeeld over de geldende eisen op het gebied van hygiëne) die in de ontwerpstandaarden in aanmerking moet worden genomen.

De VOORZITTER verzoekt

- de deskundigen om na te denken over de behoeften in de praktijk op het gebied van de competenties van ondernemers in de binnenvaart en over mogelijke ontheffingen voor ondernemingen die in de toekomst van deze regelgeving zouden kunnen worden uitgesloten;
- **het IWT-platform een voorstel in te dienen om de competenties voor het vervoer van voeders en levensmiddelen in de ontwerpstandaarden op te nemen.**

Aantekenen van vaartijd in dienstboekjes (CESNI/QP/QM (23) 58)

De deskundigen wisselen van gedachten over verschillende interpretaties met betrekking tot het aantekenen van vaartijd in dienstboekjes:

1. dekbemanningsleden kunnen afzien van het aantekenen van de vaartijd in het dienstboekje als zij geen nieuwe kwalificatie willen verkrijgen, of
2. alleen de stuurman kan afzien van het aantekenen van de vaartijd als hij geen nieuwe kwalificatie wil verkrijgen, of
3. de stuurman kan afzien van het aantekenen van de vaartijd zodra hij het aantal dagen heeft bereikt dat vereist is om toegang te krijgen tot de volgende, hogere functie, of
4. voor alle dekbemanningsleden moet de vaartijd in het dienstboekje worden aangetekend.

De VOORZITTER verzoekt de lidstaten om uiterlijk in augustus schriftelijk te reageren op de aangegeven opties, zodat alle voorstellen tijdens de volgende vergadering kunnen worden besproken.

Wij hebben hier onze mening over willen geven maar daar is niet op gereageerd. We wachten af wat er nu weer over ons heen komt en zullen dan maar weer ervaringen verzamelen. Zucht….

Sunniva

Belemmering Binnenvaart

ASV stelt vragen aanpak verruiming Julianakanaal

Onlangs heeft Rijkswaterstaat de Algemeene Schippers Vereeniging (kortweg ASV genaamd) op de hoogte gesteld van de stand van zaken m.b.t. de verruiming van het Julianakanaal bij Berg-Obbicht.

Daarin meldde Rijkswaterstaat dat er langs het Julianakanaal ter hoogte van Berg – Obbicht 70.000 ton breuksteen aangevoerd zal worden uit België, nodig voor versteviging van de bodem van het Julianakanaal bij de nog te voltooien verruimingswerkzaamheden.

Rijkwaterstaat meldt in een schrijven aan de ASV dat er verschillende scenario's worden uitgewerkt om de verruiming "veilig, zorgvuldig en zo snel mogelijk" uit te voeren.

Helaas schrijft Rijkswaterstaat er niet bij dat dit met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart gepaard zou moeten gaan.

Vervolgens vermeldt Rijkswaterstaat dat het zeker is dat het Julianakanaal op de plek van de werkzaamheden volledig drooggezet zal worden om veilig en verantwoord te kunnen werken waarbij een deel van het Julianakanaal tussen brug Berg en sluis Born gestremd zal worden voor scheepvaart.

"Vanwege de huidige marktomstandigheden" is er besloten om vooruitlopend op de definitieve plannen en uitvoering breuksteen te bestellen en alvast op locatie beschikbaar te hebben.

U vraagt ons om aan te geven welke impact een langdurige stremming heeft.

Dit besluit staat dus al vast. Nu vraagt Rijkswaterstaat naar onze bevindingen van wat het effect is en zal zijn voor ons als binnenvaart als de sluiting door wordt gezet.

De directe gevolgen zijn voor de hand liggend: vooral extra vaartijd, brandstofkosten, personeelskosten, kanaalkosten in België en oponthoud bij de sluizen door extra drukte.

Brandstof:
Gemiddeld genomen zal er 2.000 liter extra gasolie (diesel) worden verstookt per enkele reis.

Dit zou neerkomen op een extra kostenpost van +/- €1.600,- (gerekend op het moment van dit schrijven, dieselprijzen zijn flexibel). Deze kosten kunnen schippers lang niet altijd verhalen bij hun opdrachtgevers, het is tenslotte niet het probleem van de opdrachtgevers dat er een kanaal/rivier is afgesloten. Mochten binnenvaartondernemers de kosten wel kunnen verhalen op de opdrachtgevers kan het zijn dat de binnenvaart zich uit de markt prijst door te hoge kosten.

Vaartijd:
De omvaartijd is grofweg 2 dagen extra. Dit brengt ook weer kosten met zich mee, want iedere dag extra varen kost de ondernemer ook geld. En ook hier geldt dat de opdrachtgever dit niet altijd zal vergoeden.

Sluizen:
Er is te rekenen met extra oponthoud bij de sluizen in Zeeland, maar ook in België. Zoals de sluis van Klein Ternaaien die niet 24/7 schut. Dit zal ook wéér voor oponthoud zorgen. Dan zijn er misschien nog onderhoudswerkzaamheden gepland op 1 of meerdere sluizen op dit traject, wat dan ook weer extra wachttijd/vaartijd oplevert.

Milieu impact:
Doordat er veel moet worden omgevaren zal de binnenvaart hierdoor ook meer uitstoot creëren. Dit is natuurlijk ook niet de bedoeling, want we willen immers duurzaam vervoeren (en het Ministerie zou dat toch ook moeten willen).

Reverse modal shift
Grote bedrijven langs de Maas zullen dit zeker ook gaan voelen en merken. Er zullen minder schepen in aanbod zijn, waardoor de opdrachtgever genoodzaakt wordt om via andere wegen hun ladingen te transporteren. Dit was al aan de orde in het voorjaar toen de bouwkuip ingestort was; er werd heel snel naar vervoer per vrachtwagen gegrepen. Tot op de dag van vandaag is een deel van die lading niet teruggekomen naar de binnenvaart. Men maakt de binnenvaart hiermee tot een onbetrouwbare vervoerder: want wij kunnen geen vervoersgarantie afgeven.

Kortom: de impact zal enorm zijn als het Julianakanaal wordt afgesloten voor een langere periode.

Vragen aan Rijkswaterstaat
In een schrijven aan Rijkswaterstaat stelt de ASV ook nog vragen:

- Wordt de stortsteen via binnenvaartschepen aangeleverd?
- Waarom wordt er maar 70.000 ton in eerste instantie aangeleverd en niet direct de volledige 260.000 ton?
- Hoelang zal de stremming gaan duren?
- Kan RWS ervoor zorgen dat in België de sluizen 24/7 bemand zijn?
- Kan RWS ervoor zorgen dat er géén oponthoud wordt gecreëerd bij de sluizen in Zeeland doordat hier on-

derhoud aan gepleegd moet worden tijdens deze stremming?
- Gaat RWS deze stremming ook gebruiken om op andere kunstwerken onderhoud te plegen, aangezien het minder druk zal worden op verschillende stukken Maas?
- Kunnen schippers die moeten rondvaren ergens een compensatie krijgen?

Wat gaat het kosten?
Een moeilijke vraag, die vaak gesteld wordt: wat kost het de ondernemer? De ASV heeft een calculatie gemaakt met als basisuitgangspunt een schip dat veel op de Maas vaart op dit moment.

Het gaat hier om een 110 x 11,45 meter schip.

- Gem. 31% extra kilometers per reis.
- Gem. 30% extra brandstof per reis.
- Gem. 30% extra CO2, Nox.....(milieu schade)

Niet geluisterd
Wij van de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) zijn daarom absoluut tegen het plan om het Julianakanaal te sluiten. Dit hebben wij destijds in de overleggen ook duidelijk laten weten, maar er werd/wordt hier geen gehoor aan gegeven.

Het kan ook anders
Wij hebben ook aangegeven dat in Duitsland een héél kanaal is verbreed zónder enige afsluiting hiervan. Wij hadden onze bedenkingen van tevoren al aangegeven omtrent de bouwkuip, maar er werd géén gehoor aan gegeven, want “alles was goed berekend”. De ASV zou de verbreding anders willen zien gebeuren. Een oplossing die minder schadelijk is voor de binnenvaart.

Niet geluisterd
Het komt over alsof RWS een eigen idee heeft en dat ook echt zo doorzet, zonder écht te willen luisteren naar anderen.

De ASV heeft aan Rijkswaterstaat gevraagd om op korte termijn een reactie te geven op de opmerkingen, vragen en bevindingen van de ASV.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Het bestuur en de denktank van de ASV

(de brief aan Rijkswaterstaat is verstuurd door Peter van der Veen, voorzitter ASV)

Bedientijden Terneuzen

Over de bedientijden van de sluizen van Terneuzen, en de vraag vanuit de ASV over de mogelijkheden om te kunnen wachten bij Terneuzen.

In augustus ontving de ASV een antwoord op vragen betreffende de tijdelijke aanpassing van bedientijden situatie in Terneuzen.

Men lijkt de “oplossing” op dat moment vooral te zoeken in communicatie zodat de schepen eerder ergens blijven liggen en niet naar Terneuzen komen.

Communicatie als oplossing

Die communicatie zou o.a. door het gebruik van de GTI-tool moeten plaatsvinden:

Door de GTI-tool plannen we binnenschepen dus ook in met de Westsluis en krijgt de schipper een verwachte schuttijd na de stremming te horen

<u>Binnenkant sluizencomplex Terneuzen: kanaal Gent naar Terneuzen (KGT) zijde van de sluizen</u>

Er is al digitaal contact met de planners van Terneuzen. Deze geven de verwachte schuttijden door, ook al de tijden na de stremming
- Volgens Rijkswaterstaat zijn er voldoende (wacht)ligplaatsen als er bv 8 uur gewacht moet worden door de binnenvaart (ervaring tijdens nachtelijke stremmingen Oostsluis).
- De toezegging tot ligplaatsnemen wordt geregeld door de RWS 23 voor de RWS-ligplaatsen.
- De eerste twee schuttingen Oostsluis worden al op de remming binnenkant van de Oostsluis gelegd. Overige schepen komen op plekken op het kanaal zelf. Kegelschepen een ligplaats geven is dan wel lastig.
- Overige ligplaatsen op KGT zijn in beheer van North Sea Port. Binnenvaart kan daar ook op VHF 5 een overnachtingsplek kunnen vragen.

<u>Buitenkant Sluizencomplex Terneuzen : Westerschelde kant</u>

Er is digitaal contact met de planners van Terneuzen. Deze geven de verwachte schuttijden door, ook al de tijden na de stremming
- Dit is zeker lastiger qua hoeveelheid ligplaatsen voor de binnenvaart (geen overnachtingsplaatsen
- Wel zijn er ankerplaatsen op de Westerschelde maar daar wil de binnenvaart eigenlijk geen gebruik van maken
- De remming voor de Oostsluis heeft

ruimte voor het aantal schepen van ongeveer twee schuttingen.

“Tijdens stremming van de Oostsluis Terneuzen worden binnenschepen die (erbij) passen meegeschut met de Zeevaart in de Westsluis Terneuzen. Als er minder zeevaart aanbod is voor de Westsluis dan zal de Westsluis Terneuzen ook binnenvaart schutten.

Reactie ASV:

De RWS 23 moet 24/7 beschikbaar zijn voor een goede begeleiding van de RWS-ligplaatsnemer

En verder:

- Het is positief, (maar o.i. ook niet meer dan normaal) dat er besloten is dat tijdens stremming van de Oostsluis Terneuzen binnenschepen die (erbij)passen meegeschut kunnen worden met de Zeevaart in de Westsluis Terneuzen. Dat geldt ook voor de mededeling dat als er minder zeevaart aanbod is voor de Westsluis, de Westsluis Terneuzen ook binnenvaart zal schutten.
- Rijkswaterstaat noemt de problematiek rond het wachten bij de sluis van Terneuzen (met een tekort aan ligplaatsen) een “vervelende situatie”. De ASV vindt dat een understatement. Het is een belemmering in onze beroepsuitoefening en het levert gevaarlijke situaties op. Dat gaat dan wel een stapje verder dan “vervelend”.
- Daarbij kunnen we uit de tekst vanuit Rijkswaterstaat opmaken dat men vindt dat veel opgelost zou zijn door de GTI-tool omdat de schipper immers rekening zou kunnen houden met de sluisplanning. Kennelijk vindt Rijkswaterstaat dat deze (gewaarschuwde) schippers elders moeten wachten tot het tijd van vertrek. Zo lezen we ”Tijdige communicatie is van belang zodat de binnenvaart bv op Hansweert of zelfs Krammersluis blijven liggen en op hun meegedeelde schuttijd opvaren richting Terneuzen.”

Niet alleen is er op veel plaatsen een ligplaatsenprobleem, maar ook hebben schippers te maken met zaken als (verwachtte) wind, stroming, een vaartijdenwet, kunstwerken die plotsklaps niet functioneren en ga zo maar door. Dat Rijkswaterstaat hieraan voorbijgaat is een slechte zaak en geeft wellicht aan hoever men af staat van de schipperspraktijk.

- Het maakt het de schippers heel moeilijk dat het niet toegestaan is om op de buitenkant van de sluis te overnachten. En hoewel Rijkswaterstaat schrijft dat men begrijpt dat schippers niet graag ankeren, wordt het toch als mogelijkheid geopperd. Een “mogelijkheid” waarvan de schipper weet dat men niet veilig is wetende welke voorvallen er plaatsvinden met zeeschepen. Overnachten zonder een oog dicht te doen, dan.

Het wordt hoog tijd dat er structurele oplossingen komen voor structurele problemen

Was getekend: Sunniva Fluitsma, Woordvoerder ASV

En nu? Positieve ontwikkelingen.

Nu merken we dat er gepoogd wordt het personeelstekort terug te dringen, waarbij we horen dat er al veel mensen (50) zijn aangenomen bij Rijkswaterstaat. Het is heel positief dat we merken dat de urgentie gevoeld wordt en ernaar gehandeld wordt. Het is ook positief dat de ASV en andere stakeholders (zoals dat zo mooi heet) goed op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen. Maar we merken ook dat er al schepen zijn die een vluchtroute nemen via Antwerpen omdat men geen zin heeft om in een vervelende situatie te belanden, en dat is natuurlijk een slechte zaak.

Dienstboekjes

Dienstboekjes-ellende

Op sociale media, zoals Faceboek en X (twitter) heeft de ASV onderstaande oproep geplaatst waarop een aantal reacties kwamen.

OPROEP: deel uw ervaringen wat betreft dienstboekjes e.d.

Er is de laatste tijd veel commotie ontstaan omtrent de administratieve gevolgen bij functiewijzigingen en het terugkeren van uitgifte van het dienstboekje bij het SAB.
Wij willen het probleem in kaart brengen en kenbaar maken, want tot nu toe lijkt de minister noch CCR/CESNI ervan overtuigd te zijn dat het niet goed gaat.
Daarom wil de ASV uw ervaringen horen, goed of slecht.
Kunt u uw ervaringen en mening naar ons e-mailen? (info@algemeeneschippersvereeniging.nl)

Na de oproep reacties
Na onze oproep ontvingen we een aantal reacties waarbij we dit duidelijke voorbeeld in de nieuwsbrief mogen plaatsen

De brief:

Goedemorgen,
Bij deze voldoe ik aan uw verzoek (gelezen in de Schuttevaer) om ervaringen en een mening te geven over de nieuwe eisen die gesteld gaan worden inzake het o.a. verkrijgen van een vaartijdverklaring voor het verlengen van het ADN-C certificaat.
Ten eerste wil ik mijn waardering uitspreken dat u als ASV de nek voor deze problematiek uitsteekt.

Ik heb de nieuwe richtlijnen hieromtrent begin dit jaar per toeval ontdekt via de site van het SAB.
Met ontsteltenis en verbazing heb ik er kennis van genomen.
Communicatie via de branche ontbrak in zijn geheel.

Mijn goede vriend Ton Quist heeft over dit probleem al 2 brieven geschreven, ik weet dat deze ook bij u in bezit zijn.

Ik kan al mijn grieven bij u kenbaar maken (bijvoorbeeld het zelf ondertekenen van vaartijd als kapitein zijnde, valsheid in geschrifte in de hand werken, vaartijd heeft niets te maken met de omgang met gevaarlijke stoffen etc., etc.) maar deze zijn in de stukken van Ton ruimschoots belicht.
Ik kan u wel een voorbeeld schetsen zoals het er nu voor mij uit gaat zien.

Zoals vermeld in het interview https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2023/04/18/vragen-en-antwoorden-over-de-nieuwe-regels-voor-rijnvaartbemanningen/ tellen stilligdagen niet mee als zijnde vaartijd.
Aangezien ik op een tankschip vaar die hoofdzakelijk vletwerk doet in de Antwerpse haven (laden bij de raffinaderij en wachten op een losplaats) liggen wij veelal stil.
Het zou voor mij dus betekenen dat ik niet aan mijn vaartijd kan komen.
Hiermee loop ik dus het risico mijn baan kwijt te raken omdat ik mijn ADN-C certificaat niet kan verlengen.
Ik word dan verplicht de volledige cursus weer opnieuw te doen!
Ik heb al 30 jaar ervaring als kapitein op een tankschip en heb reeds bijna 25 jaar mijn C certificaat....

Op deze manier word ik gedwongen mijn ADN-C certificaat in België te gaan verlengen omdat de nieuwe achterlijke regels daar niet gelden.

Echter ben ik dan overgeleverd aan Transafe waar ik geen hoge pet van op heb.

U begrijpt dat deze nieuwe regels, die overigens als een soort handjeklap met het Ministerie zijn overeengekomen, mij zorgen baren.
Het bevreemdt mij zeer dat brancheorganisaties zoals BLN en ook reders niets van zich laten horen en alles maar weer voor zoete koek aannemen en ondergaan!
Ik weet dat er achter de schermen wel een paar mensen mee bezig zijn maar het is weer een zaak van een lange adem...

Nogmaals chapeau dat de ASV zich wel wil buigen over deze zaak en ik wens u succes in deze.
Natuurlijk ben ik altijd bereid u te helpen mocht dat nodig zijn.

Met vriendelijke groet,

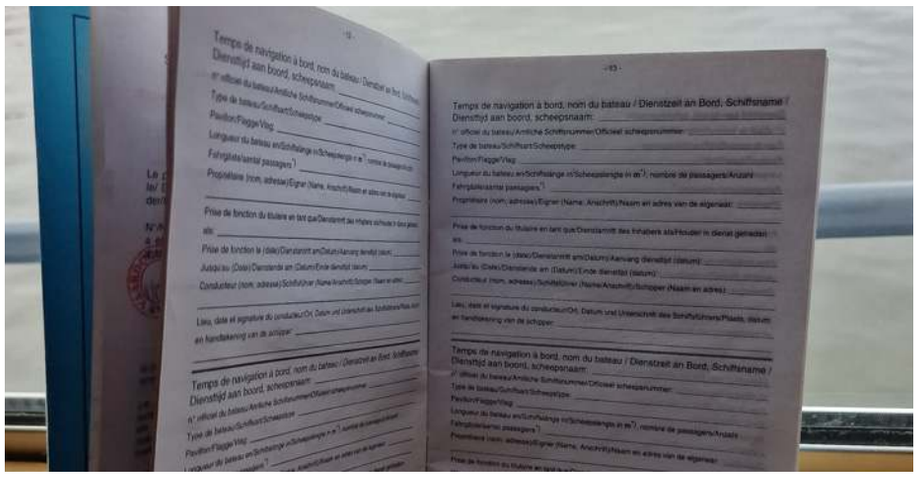
Reactie van een van de denktankleden:
Dit is precies een schoolvoorbeeld van wat de helft van in ieder geval de tankvaart staat te wachten.

Daarbij zijn er ook nog eigenaren van schepen die hun papieren in verleden hebben gehaald toen ze zelf voeren en nog steeds ieder keer bijhouden voor geval dat het keer nodig is.

Die kunnen straks ook gewoon iedere vijf jaar opnieuw beginnen net als deze beste man.

Want is natuurlijk niet 1 maal, dit komt iedere vijf jaar terug en de huidige ADN-cursus zit zo rond de duizend euro.

Dus mensen en firma's worden met hoge kosten extra bovenop de al gemaakte kosten voor keuring aanvraag op gezadeld



Modal shift

Modal shift

Het Ministerie I&W schrijft op haar site: In 2025 rijden er dagelijks 1.750 vrachtwagens minder over de weg ten opzichte van 2020 en is er meer vervoer over water en spoor: dat is inzet van de zogeheten modal-shift-regeling. ‘Dat gaan we zeker halen’, zegt Hans Keetman van netwerkorganisatie Connekt.

Connekt is een onafhankelijke netwerkorganisatie voor duurzame mobiliteit en logistiek. Ze heeft meer dan 500 leden. Ze zijn 23 jaar geleden opgericht door drie ministeries om kennisontwikkeling te stimuleren op het gebied van vervoer en logistiek. Ook zorgen ze ervoor dat beproefde innovaties echt worden toegepast. Connekt voert de topsector logistiek uit, DIL en de modal-shift-regeling.

“Met ingang van 1 januari van dit jaar ging er een nieuwe subsidie-regeling van kracht met 22,5 miljoen euro tot 2025”, zegt Hans Keetman. “We hebben nu al 29 aanvragen en die lopen nog steeds binnen. Er is dus veel belangstelling voor.”

Keetman is programma-manager van Connekt, de netwerkorganisatie die onder andere de subsidieregeling modal-shift uitvoert. Eén van de voorwaarden om de subsidie te krijgen is dat het om een blijvende verandering gaat. “Vervoerders moeten dus structureel kiezen voor water of spoor in plaats van de weg. Dat controleren wij ook; het moet een sluitende en positieve businesscase zijn.”

Blijvende verandering
De modal-shift-regeling is onderdeel van de goederenstrategie van IenW. Doel is om het goederenvervoer effectiever en duurzamer te maken. Volgens de prognoses groeit het goederenvervoer met ruim 30% de komende jaren over de hele linie. Op dit moment kiezen vervoerders nog vooral voor de weg: het aandeel is 65% in het binnenland. Vooral boven de 60 kilometer wordt vaker gekozen voor water en spoor.

In tegenstelling tot de weg, ligt er nog volop ruimte op het spoor en op het water. De bedoeling is dat die ruimte veel beter wordt benut. Ook omdat er de komende jaren veel onderhoud en vernieuwing op de wegen plaatsvindt.

Verschillende werelden
Meer kiezen voor spoor en water in plaats van de weg: is dat een grote cultuurverandering voor vervoerders? Keetman: “Het zijn verschillende werelden. De weg is bekend, makkelijk, flexibel, maar heeft ook nadelen. Denk aan het huidige chauffeurstekort en de CO2-uitstoot. Het vervoer over water en spoor is duurzamer en vaak ook goedkoper. Dat besef is er, maar er is wel een zetje nodig om de stap daadwerkelijk te zetten.”

Connekt geeft dat zetje door de uitvoering van de subsidieregeling maar ze helpen ook praktisch door de inzet van logistiek makelaars in de regio’s. “Deze brengen de partijen bij elkaar, bijvoorbeeld om vracht te kunnen bundelen zodat een schip kan worden volgeladen. Ze kennen de bedrijven goed, maar ze hebben geen enkele rol in het beoordelen van subsidieaanvragen; daar zit een Chinese muur tussen.”

Wat voor bedrijven kiezen voor water bijvoorbeeld? “Een heel mooi voorbeeld is een bietenbedrijf Cosun Beet Company. Van september tot januari vervoeren ze zo’n 270.000 ton uit Limburg naar de fabriek in Dinteloord in West-Brabant nu over het water. Dat spaart zo’n vijftienduizend vrachtwagenritten uit, dus dat scheelt enorm. Het betekent voor hun een kostenbesparing en een stap vooruit om duurzame ambities te realiseren.”

Voor het hele artikel: https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/ienwcontact/2023/06/connekt-helpt-vervoerders-naar-water-en-spoor

Noot van de redactie: ach ja de bieten. Altijd over het water vervoerd en nu weer een klein beetje.

Utrecht begrijpt het

Wat een heerlijk geluid, het geluid dat ons ter ore kwam vanuit de provincie Utrecht. En wel via een VVD-gedeputeerde! Ja, een deel van het geluid is hetzelfde: men wil een modal shift, dat hebben we vaker gehoord. Maar er is een essentieel verschil. Deze modal shift vult niet alleen maar de zakken van containerterminals zonder veel resultaat, hierbij wil de gedeputeerde effectief benoemd meer vervoer over water laten gaan.

Inderdaad, dat hebben we ook vaker gehoord. De provincie Zuid-Holland heeft vaak geclaimd een binnenvaartvriendelijke provincie te willen zijn. Maar als de meerderheid van de partijen dan in de verkiezingen gaan voor spitssluiting ten bate van het wegverkeer, dan weten we wel wat die woorden waard zijn.

Utrecht wil dat goederenvervoer over water de komende decennia een veel

belangrijkere rol gaat spelen. Dat benadrukte Utrechtse gedeputeerde André van Schie vrijdag op het jaarcongres van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens. De provincie groeit enorm en door bij de bouw van 165.000 woningen tot 2040 zoveel mogelijk over materiaal over water te vervoeren, houden we de regio bereikbaar.

Bij aanbestedingen zou transport door de binnenvaart een voorwaarde moeten zijn en de eeuwenoude waterinfrastructuur moet beter worden benut en waar mogelijk worden hersteld. Goederenvervoer over water scheelt heel veel ruimte op de weg, aldus Van Schie. Daarom wil Utrecht 'varen waar het kan, rijden als het moet'. Het kabinet zou die urgentie moeten inzien, vindt de gedeputeerde, en geld moeten steken in een impulsprogramma voor de binnenvaart. Want ruimte aan het water is tegenwoordig schaars en moet soms opnieuw aangelegd worden. Veel laad- en loswallen, kades en binnenhavens zijn opgeofferd voor industrie en woningbouw. De provincie Utrecht wil dat op strategische waterlocaties in nieuwbouwwijken loswallen worden ingericht, zodat optimaal transport over water voor onder meer afvalinzameling of bevoorrading van winkels mogelijk is. Vanuit de havens zouden elektrische vrachtwagens kunnen rijden naar plekken die niet via het water bereikbaar zijn. Schippers die willen investeren in elektrisch aangedreven schepen moeten steun kunnen krijgen, vindt Van Schie. 'Niets doen is geen optie als we naar een circulaire economie willen.'

Centrum
Het is niet voor het eerst dat Utrecht aangeeft op vervoer over water te willen inzetten. Een aantal bouwprojecten en horecagelegenheden in de binnenstad worden nu al via het water bevoorraad. Zo varen in Utrecht al bierboten voor de horeca, vuilnisboten en ecoboten.

Wie is deze gedeputeerde?

André van Schie (1969, VVD) is sinds 21 augustus 2023 gedeputeerde in de provincie Utrecht. Zijn missie: met durf en ambitie aan de slag voor een gezonde, duurzame, groene en ondernemende provincie Utrecht. André is verantwoordelijk voor Mobiliteit, Economie en Digitalisering. André wil de komende jaren de provincie Utrecht ondernemend en bereikbaar houden, zo duurzaam als mogelijk. Auto, OV, fiets en wandelen staan centraal, evenals meer investeringen in verkeersveiligheid. Hij wil zichtbaar zijn voor inwoners en ondernemers, om duidelijk te maken dat de overheid er ook is om hen te helpen, om de kansen en bedreigingen samen te benutten of te keren.

Eerder was André werkzaam als directeur van Museumwerf Vreeswijk en adviseerde hij talloze organisaties in de kunst- en cultuursector. Ook had André diverse commissariaten en voorzitterschappen en was hij directeur van een adviesbureau op het gebied van milieu, veiligheid en duurzaamheid.

Vergroening binnenvaart

Duurzaam vervoer en aanvullende klimaatregelen

Staatssecretaris Heijnen draait de duimschroeven aan bij de binnenvaartsector

Op 23 augustus 2023 schreef staatssecretaris Heijnen een brief aan de Kamer “Betreft Voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector”.

In deze brief ontvangt de Kamer mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, een nadere toelichting op het beleidspakket voor duurzaam vervoer.

Aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteit: maximale CO2 winst tegen minimale kosten (*voor de overheid*)

Het kabinet is bij de voorjaarsbesluitvorming overeengekomen om 17 aanvullende maatregelen te treffen om de mobiliteitssector verder te verduurzamen, waarvoor ruim € 1,4 miljard beschikbaar is gesteld. Bovenop de eerder genomen en aangekondigde maatregelen wordt hiermee een extra CO2-reductie van 4 Mton beoogd. Bij de totstandkoming van dit pakket is breed naar allerlei opties gekeken om de meeste CO2-winst te boeken voor een zo beperkt mogelijk budget. In de brief licht de staatssecretaris de maatregelen toe.

Logistieke sector: biobrandstoffen om CO2 te reduceren
Naast de verwachte elektrificatie van het goederenvervoer over de weg, zal voor zowel de zee- als binnenvaart ook gebruik worden gemaakt van hernieuwbare brandstoffen, zoals biobrandstoffen. Van de logistieke sector wordt een bijdrage gevraagd om de CO2-emissies in de mobiliteitssector te reduceren.

Registreren, monitoren en verbeteren van de CO2-prestatie
De staatssecretaris noemt het *“vrijheid om te kiezen” en “stimuleren” maar er is geen keus*

De staatssecretaris schrijft:

Door te sturen op de CO2- prestatie hebben bedrijven de vrijheid om te kiezen voor die maatregel die het beste bij de bedrijfsvoering past.

Bedrijven zijn op dit moment niet verplicht hun CO2-prestatie te monitoren. Met deze maatregel worden bedrijven uitgedaagd (zoals de staatssecretaris het omschrijft) om CO2-prestatiedoelen te formuleren en worden zij gestimuleerd om werk te maken van het verbeteren van hun CO2-prestaties. De maatregel omvat het goederenvervoer over weg, water en spoor. De maatregel geldt voor alle bedrijven waardoor achterblijvers ook gestimuleerd worden hun CO2-prestaties te verbeteren waardoor het gelijk speelveld tussen bedrijven onderling geborgd blijft.

Wettelijke norm per 2027
Het registreren, monitoren en verbeteren van de CO2-prestatie moet voor de logistieke sector werkbaar zijn en niet leiden tot significante administratieve lasten. Er wordt gestart met zelfregulering en toegewerkt naar een wettelijke norm die met ingang van 1 januari 2027 in werking treedt. De invoering van een wettelijke norm voor CO2-prestaties van het goederenvervoer duurt 2 jaar en moet zorgen voor een versnelde 30% CO2-reductie van de logistieke sector t.o.v. het jaar 2018. Als eerste stap maken de logistieke sector en overheden werk van de voorbereiding op de invoering van een norm voor CO2-prestaties. Daarbij is een prominente rol weggelegd voor de sector zelf via branchepartijen en de Topsector Logistiek. Er zal worden gewerkt aan de ontwikkeling van tools, kennis en advies om bedrijven te helpen met het registreren en het monitoren van CO2-prestaties. Om de sector bij deze stappen financieel te ondersteunen vanuit de middelen vanuit de terugsluis van de vrachtwagenheffing verkent het kabinet de mogelijkheden voor het opzetten van een subsidieregeling voor het meten en verbeteren van CO2-prestaties van het goederenvervoer.

Vanuit een situatie van zelfregulering wordt stapsgewijs toegewerkt naar de invoering van een wettelijke sectornorm voor CO2-prestaties. Daarbij zal het in eerste instantie gaan om een collectieve norm voor de transportsector en wanneer na een paar jaar na invoering van de norm uit evaluatie blijkt dat dit niet de gewenste reductie oplevert, zal dit worden omgezet naar een norm per bedrijf.

Subsidies voor zeescheepvaart, walstroom en waterstof
We zien bijzonder weinig ondersteuning van de binnenvaart terug in de brief.
Bedrijven worden ondersteund in de vorm van subsidies die bij de voorjaarsbesluitvorming beschikbaar zijn gesteld. Het gaat daarbij om verduurzaming van de zeescheepvaart, intensivering van walstroomvoorzieningen en de toepassing van waterstof in zowel binnenvaart als wegvervoer. (…)

Meten en verbeteren CO2 prestaties (op weg naar verplicht labelsysteem)
De Staatssecretaris werkt samen met de transportsector en de Topsector Logistiek om de CO2-prestatie van het goederenvervoer te verbeteren. Het gaat om een gezamenlijk programma dat in eerste instantie is gericht op het meten en verbeteren van de CO2-prestatie. Op termijn wordt toegewerkt naar een collectieve norm voor de sector.

Topsector Logistiek is dus nogal bepalend in deze.
Waaruit bestaat die topsector? Niet uit degenen die de ASV vertegenwoordigt in ieder geval, zie https://topsectorlogistiek.nl/wie-is-de-topsector-logistiek/ . Dus er worden door “topmensen” in “topfuncties” ongetwijfeld “topideeën” bedacht, zonder degenen erbij te betrekken die die ideeën waar moeten maken. Daarnaast is de vraag of men alle gegevens die er zijn hier wel bij betrekt omdat het erop lijkt dat deze (overheids)personen los staan van de andere beleidsmakers die bijvoorbeeld betrokken zijn geweest bij het rapport van Panteia/Erasmusuniversiteit over de oorzaken en gevolgen (en oplossingen!!?) van het verdwijnen van de kleinere binnenvaart.

Binnenvaart: Verplichting van gemiddeld label B in 2030,
In november 2021 is een emissielabel geïntroduceerd voor binnenvaartschepen. Het label heeft nog geen wettelijke basis en scheepseigenaren kunnen het vrijwillig aanvragen. Het label geeft de emissieprestatie van het schip weer voor broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen zoals stikstof. De maatregel behelst een wettelijke basis voor het label te creëren en stapsgewijs van binnenvaartschepen een specifiek label te vereisen in de categorie A t/m E, waarbij A staat voor klimaatneutraal en E voor het tegenover-

gestelde (milieuverontreinigende stoffen worden aangeduid met de cijfers 0 t/m 5).

Verplichting label nog eerder dan 2030

- • Dit betekent dat in eerste instantie alle scheepseigenaren verplicht worden een label aan te vragen.
- • In tweede instantie kan van de scheepseigenaren stapsgewijs worden verlangd dat zij in een betere labelcategorie terechtkomen.

Werkwijze verplichting labelsysteem: Eerst een Impact assessment

In het kader van de introductie van het verplichte label zal een impact assessment plaatsvinden. Hierin zal worden nagegaan

- • aan welke scheepscategorie een bepaald label kan worden opgelegd
- • in welke periode in de tijd,
- • met als doel een gemiddeld label B in 2030.

Bij dit onderzoek wordt rekening gehouden met de specifieke kenmerken en eigenschappen van de binnenvaartvloot en relevante nationale en internationale regelgeving (NL, CCR, EU). De resultaten van het onderzoek worden in Q4 2023 verwacht en met de Kamer gedeeld.

Binnenvaart: Beprijzing emissies onder het EU-ETS2

In de Europese ETS-richtlijn wordt een nieuw emissiehandelssysteem geïntroduceerd voor de gebouwde omgeving, het wegvervoer en de kleine industrie, het zogeheten ETS2. Het kabinet heeft tijdens de Voorjaarsbesluitvorming aangekondigd ETS2 zo breed mogelijk in te willen voeren in 2027. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de optionele bepaling in de richtlijn waarmee ook alle overige fossiele brandstoffen nationaal onder de reikwijdte van het ETS2 kunnen worden betrokken. Dit betekent dat ook voor brandstof die wordt uitgeslagen tot verbruik in de binnenvaartsector, emissierechten dienen te worden afgedragen. Deze maatregel komt de uitvoerbaarheid ten goede en kan een belangrijke rol spelen bij het verduurzamen van sectoren die hiermee aanvullend onder de scope komen te vallen.

Wat zijn de consequenties van beprijzing emissies voor de binnenvaart?

De impact van de maatregel op de binnenvaartsector is onzeker en zal nog worden onderzocht. Om invulling te geven aan de brede toepassing van het ETS2 zal na goedkeuring van de Europese Commissie een wijziging van het Besluit handel in emissierechten worden voorbereid door de Minister voor Klimaat en Energie. De Kamer zal hierover te zijner tijd nader worden geïnformeerd.

Subsidie voor waterstof in binnenvaart

Deze maatregel betreft het opschalen van de op waterstof aangedreven binnenvaartschepen met modulaire pay-per-use oplossingen. Deze systeemverandering houdt in dat binnenvaartschepen worden uitgerust met een elektrische aandrijflijn die wordt aangedreven door een brandstofcel. De voor de brandstofcel benodigde waterstof wordt opgeslagen in een container met gecomprimeerde waterstof onder druk. Via een ‘pay per use’-systeem kan varen op waterstof betaalbaar worden gemaakt voor binnenvaartschippers. Dit zal een systeemverandering teweegbrengen in de binnenvaart met als doel emissieloos varen. De techniek is beschikbaar. Het eerste waterstof aangedreven binnenvaartschip is in mei jl. in de vaart gekomen.

De onrendabele top is echter nog te groot om dit grootschalig uit te rollen. Met dit project kan een belangrijke stap worden gezet in het bereiken van het omslagpunt waarmee een zelfstandige business case kan ontstaan waarna het aantal schepen verder kan groeien zonder subsidie. Studies van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wijzen uit dat deze techniek essentieel is in de energietransitie voor de binnenvaart, maar dat dit zonder publieke financiering niet van de grond komt. Betrokken partijen zijn o.a. het Havenbedrijf Rotterdam en de Provincie Zuid Holland. Dit jaar zal ook een staatssteuntoets worden uitgevoerd naar mogelijkheden van subsidiëring. Voor 2024 is de planning dat een subsidieregeling zal worden voorbereid die in 2025 van start kan gaan.

Het “groene” tunnel syndroom

We willen in een gezond klimaat leven. Doordat we ijverig over elkaar heen rollen met ambities, lijken we in een tunnelvisie te zijn beland. Biobrandstoffen, waterstof, elektrisch en andere mogelijkheden, zijn allemaal goed voor het milieu. Zeggen we tegen de bedrijven die eraan verdienen en tegen onszelf. Slaan we met onze tunnelvisie niet de plank mis?

Er wordt gekeken naar de uitstoot die uit verbrandingsmotoren komt, maar daarbij vergeten we de daadwerkelijke footprint. Wanneer je kijkt naar de footprint van een product dan kijk je naar de levensduur en hoe milieubelastend de productie, het transport, het gebruik en het vernietigen daarvan ervan is.

Hoe schoon is elektrisch vervoer bij wegtransport?

Een (vracht)auto stoot veel meer uit dan alleen de afvalstoffen van een verbrandingsmotor. Zo staat te lezen in het Persbericht van “Emissions Analytics”. Slijtage van de autobanden zorgt voor bijna 2000 keer zoveel fijnstof dan uitlaatgassen. Daarbij gaat het bovendien om het mogelijk en nog veel gevaarlijkere ultrafijn stof dat zo fijn is dat het in staat is door de huid heen te dringen.

Kijkend naar dit onderzoek kunnen we stellen dat een elektrische auto met haar verhoogde gewicht, door de bandenslijtage, meer uitstoot produceert dan een brandstofauto.

Dit is het “groene tunnel syndroom” waar wij het over hebben. Het wegtransport claimt een “groene” manier van vervoer te zijn. De vrachtwagens worden om de vijf jaar vervangen en doormiddel van biobrandstof wordt er een rekenkundige korting toegepast op de CO2 uitstoot. En voilà zie daar een grote reductie in de rekenkundige uitstoot van de vrachtwagenindustrie. Maar als we eerlijk naar de footprint gaan kijken dan is het wegvervoer vreselijk milieubelastend.

In een rapport van de European Commission (Green Deal: Greening freight for more economic gain with less environmental impact) is te lezen dat Europa wil inzetten op grotere en zwaardere elektrische vrachtwagens. Verhoogde slijtage van het wegdek, bruggen en tunnels veroorzakend. Dit zal ook voor verhoogde kosten zorgen voor het onderhoud en uiteraard meer werkzaamheden op de weg. Dit, terwijl er ingezet zou worden op modal shift: verschuiving van transport van de weg naar het water (en spoor).

Het alternatief

Het goede bericht is, is dat er een alternatief is. Een binnenvaartschip staat niet

in de file, kan in één keer evenveel vervoeren als meerdere vrachtwagens. Door deze grote massa heeft een schip veel minder uitstoot per ton/km en is daarmee veel duurzamer. Daarbij is er op het water nog ruimte genoeg in tegenstelling tot op de weg. Een schip gaat gemiddeld honderd jaar mee, de hoofdmotor vijftig jaar. Dit is ook de reden waarom in de opinie het schip verliest van het wegvervoer. Oud is slecht, dat is een link die onterecht gemaakt wordt. Wanneer breekt de tijd aan dat we oud benoemen als duurzaam? Het is kapitaalvernietiging en onwijs slecht voor ons milieu om vroegtijdig schepen te slopen. Geef in plaats daarvan scheepseigenaren de kans om zinvol en duurzaam te vergroenen.

Koester daarom wat er is en omarm de binnenvaart dat voor een groot gedeelte uit gezinsbedrijven bestaat. Weer ze niet uit de steden, ontneem ze de ligplaatsen niet, zorg voor goede huisvesting voor schipperskinderen, belast ze niet met onmogelijke regelgeving maar maak een mooie foto en zwaai de volgende keer bij het zien van een binnenvaartschip. Wij wensen jullie samen met ons een behouden vaart naar een schoon klimaat.

Ondertekend door,
Denktank en bestuur ASV

Vergroening voor de binnenvaart

Binnenvaart moet harder vergroenen, voor wegverkeer pas op de plaats

Terwijl de binnenvaart de duimschroeven wordt aangedraaid wat milieueisen betreft zwakken EU-landen uitstootregels voor auto's fors af

Het strenger worden van uitstootregels voor het wegvervoer lijkt in Brussel tot stilstand te komen, is op 25 september door Europese landen afgesproken, in een compromis over de zogeheten nieuwe 'Euro 7' norm. In die norm ligt vastgelegd hoeveel uitlaatgassen die bijdragen aan luchtvervuiling, zoals stikstofoxiden (NOx), roetdeeltjes en koolmonoxide, auto's mogen uitstoten.

Wat opvallend is, is dat er een compromis is gesloten door de economieministers, niet bij voorbaat de kartrekkers bij een meer milieuvriendelijke samenleving.

Een golf van milieuregels voor de binnenvaart
Ongeveer op hetzelfde moment vond de "scheepsmotoren event" plaats. Wat een feest! Daarbij was het EICB aanwezig om mee te delen wat de binnenvaart als vooruitzicht heeft. Vrolijk kopt weekblad Schuttevaer dat er "golf van milieuregels" op de binnenvaart afkomt. Milieuregels die behoorlijk aanvechtbaar zijn maar dat maakt niet uit, het wordt gewoon doorgezet, we moeten tenslotte allemaal meewerken aan een beter milieu is de (drog)reden.

Het Emissielabel Binnenvaart, EU-ETS, RED III en Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) (bent u er nog?) er komt van alles aan regelgeving – zowel nationaal als Europees – op de binnenvaart af. We weten wat FAME doet met scheepsmotoren en hoe de veiligheid van de bemanning op het spel staat, en we weten ook dat je met FAME veel meer CO2 uitstoot, maar het moet toch: vanwege de CO2 uitstoot, begrijpt u wel?

Verplichting label eerder dan 2030
Natuurlijk wordt het labelsysteem verplicht en natuurlijk niet pas in 2030 want in 2030 moet de Nederlandse binnenvaartvloot al gemiddeld een B-label bezitten. En omdat de staatssecretaris Heijnen niet alleen het label verplicht wil stellen maar ook een verplichte stapsgewijze verbetering van het labelniveau wil invoeren, kun je op je vingers natellen dat die verplichting wel eerder in moet gaan dan 2030.

We vergroenen de Nederlandse binnenvaartvloot de markt uit
Maar we worden geruststellend toegesproken want het schijnt dat het ministerie zich er wel van bewust is dat niet de hele binnenvaartvloot in één keer in een bepaalde label-categorie kan worden gegoten, maar dat dit gefaseerd moet gebeuren. Zo, zo we zijn gerustgesteld hoor. Nu wordt dit dus nationaal geregeld dus van dat alom bejubelde level-playingfield is geen sprake. We vergroenen de Nederlandse binnenvaartvloot vrolijk de markt uit.

Nieuwe subsidie voor Stage V motoren
(maar voor wie?)
Positief nieuws zou moeten zijn dat in 2024 opnieuw geld beschikbaar voor de aanschaf van een nieuwe Stage V-motor. Nu werkt het geheugen van de gemiddelde binnenvaartondernemer nog wel dus veel vertrouwen in het verkrijgen van subsidie voor iedereen die dat wil is er natuurlijk niet. De vorige potten waren in no-time leeg, tenslotte.

Wat komt er op ons af? Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) huh?
Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) is een lekker ingewikkelde term die betekent dat er een EU-richtlijn is om te rapporteren over duurzaamheid van bedrijven

Ook daar krijgt de binnenvaart mee te maken omdat deze richtlijn rapportage van de broeikasgasemissies vereist. En, ben je een klein bedrijf dan hoef je dat niet te doen, maar vaar je voor een groot bedrijf dan moeten die dat wel doen en komt men dus automatisch bij de (kleinere) binnenvaartondernemer terecht. Het gaat name-

lijk niet alleen om de ‘directe’ uitstoot van een bedrijf, maar ook van de diensten die het bedrijf inkoopt. Zoals goederenvervoer. En zo zagen we dat TATA steel de schepen die voor haar varen opeens op HVO liet varen: het verschil (HVO is 2x zo duur) werd bijgepast, alles voor het milieu, tot na een bepaalde tijd de aardigheid eraf was natuurlijk.

CO2 uitstoot bijhouden
Het is dus ook voor de binnenvaart van belang de CO2-uitstoot bij te houden. Ook de NOx- en fijnstofuitstoot vallen binnen die broeikasgasemissies. Niet alleen moeten bedrijven de uitstoot rapporteren, maar ook plannen opstellen deze te verminderen.

Grappig (?) detail: de CCR2 motoren gebruiken meer brandstof dan de CCR0 motoren ergo: ze stoten ook meer CO2 uit. Biobrandstoffen: stoten meer CO2 uit.

De grotere binnenvaartrederijen vallen vanaf 2025 ook onder deze richtlijn. Zij zullen zelf cijfers moeten aanleveren en plannen opstellen om deze te verbeteren, kleinere bedrijven die voor grotere werken dus ook.

RED III: fossiele brandstof duurder, “hernieuwbare” energie goedkoper
Deze nieuwe regelgeving –Europees geregeld –is niet voor de schipper, maar voor de energieleveranciers. In RED II (Renewable Energy Directive) was de binnenvaartsector nog niet meegenomen. Voor RED III is dat wel het plan. Die regelgeving wordt op 1 januari 2025 ingevoerd. Ook RED III is gericht op reductie van de CO2-uitstoot in de binnenvaart. In november wordt bekend hoe groot die besparing moet zijn. Op dat moment weten brandstofleveranciers hoeveel procent van de brandstof die ze leveren uit hernieuwbare energie moet bestaan.

Gevolg: brandstofleveranciers worden gestimuleerd hernieuwbare energie te leveren. Dat zal goedkoper worden en fossiele brandstof juist duurder. En de CO2 uitstoot? Op papier minder maar in werkelijkheid?

EU-ETS 2: rechten kopen voor CO2 uitstoot door brandstofleveranciers: fossiele brandstof wordt duurder
Dit gaat in in 2027 maar nog niet (?) voor de binnenvaart, of toch? Brandstofleveranciers moeten in het kader van het Emission Trade System (ETS) rechten kopen voor de CO2-uitstoot waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Die ETS-rechten zijn te koop op een veiling. Leveranciers gaan die kosten doorberekenen aan de eindverbruiker. De maximale prijs voor een ETS-recht is 45 euro per ton CO2, wat neerkomt op een verhoging van circa 15 cent per liter fossiele diesel.

EU: de binnenvaart blijft erbuiten, maar Nederland wil dit ook voor de binnenvaart
De binnenvaart zit dus niet in deze regelgeving maar er bestaat de mogelijkheid om op nationaal niveau sectoren toe te voegen. In het pakket wordt voorgesteld dat Nederland hiervan gebruikmaakt.

Level playingfield (?) ten koste van de binnenvaartondernemer
En dan komt de economie weer om de hoek kijken, want hoe de schippers hiermee moeten dealen t.o.v. haar concurrenten speelt duidelijk geen rol maar als de brandstofleveranciers merken dat hun concurrenten (in het buitenland) in het voordeel zijn dan moet daar wat aan gedaan worden. Ten koste van de kostprijs van de binnenvaartondernemer natuurlijk, maar dat speelt geen rol. Dus vindt men dat er afspraken gemaakt moeten worden in de buurlanden om ook deze kostenstijging door te voeren.

Resultaat: duurder en minder vervoer over water
En wat maakt dit allemaal de binnenvaart schoner? Wat maakt dit het totale vervoer schoner (als er minder binnenvaart is)? Dat zien we nergens terug.

Hoezo level playingfield?
Wel zien we dat er nog steeds niet ingegrepen wordt bij Tata Steel, Schiphol krijgt ruim baan, Chemours kan men niet tot stoppen dwingen van hun levensgevaarlijke praktijken, de manier van uitstootmeten bij vervoer over de weg mag zo doorgaan maar de binnenvaart….die zullen we krijgen!

Zie ook
https://www.nrc.nl/nieuws/2023/09/25/eu-landen-zwakken-uitstootregels-voor-autos-fors-af-a4175388#:~:text=In%20die%20norm%20ligt%20vastgelegd,2035%20niet%20meer%20mogen%20uitstoten.

Biobrandstofproducenten reiken binnenvaart de hand

Biobrandstofproducenten reiken binnenvaart de hand na valse start Fame? (RED III)

Tijdens een motoren event van de Schuttevaer werd dit in een grote kop naar buiten gebracht

We zijn benieuwd, denk je dan, want ze zullen toch zeker hun klanten wel willen beschermen tegen ongevallen, hoge kosten, het lopen van gevaar en meer ellende?

Maar nee hoor….
Wij zien die uitgestoken hand echter niet:

- Men vindt nog steeds dat de problemen van producenten opgelost moeten worden door de schipper.
- Men noemt dat good-housekeeping.
- Dat betekent: eerder verstopte filters, dus meer kans op motoruitval= meer risico op ongevallen (vuil in de tank komt eerder los)
- Eerder en meer water in de brandstoftanks, (FAME is sterk hygroscopisch): meer risico’s
- Gasolietank moet op temperatuur gehouden worden. (vetten gaan stollen = groot gevaar)
  - ◊ een (grote) extra kostenpost,
  - ◊ kost meer energie (milieuprobleem),
  - ◊ en levert extra risico’s, zeker bij schepen die regelmatig stilliggen.
- Schipper moeten “motor-management” bijstellen volgens producenten: Een vage tekst betekent: “Wij nemen de verantwoordelijkheid niet. Zoek het maar uit”

Generatorverbod of walstroom verplichting

In veel overleggen komt deze vraag naar boven. De schepen moeten stiller en schoner zijn in woongebieden, maar hoe doen we dat invullen. Dat verschilt per gemeente sterk. Waar de ene gemeente zich nog niet druk maakt over een generator aan boord doet een ander dat wel. Doet een gemeente dat wel, dan kan deze kiezen uit 2 varianten, namelijk een “generatorverbod” of “walstroom verplichting”.

Nu kun je zeggen dat dit hetzelfde is, maar dat is dus niet het geval. Bij generatorverbod hoef je namelijk géén kabel te trekken naar land, als jou schip is uitgerust met accu’s en/of andere mogelijkheden waarbij je géén generator voor hoeft te laten draaien. Dit gaat dus niet op bij een walstroom verplichting, ondanks dat je zelfvoorzienend ben moet je dus een kabel getrokken hebben naar land.

Het zou de gemeentes sieren als zij voor een generatorverbod zouden kiezen als ze voor de keuze komen te staan. Aangezien een groot gedeelte van de schepen tegenwoordig veel investeert om zelfvoorzienend te zijn zonder generator is het natuurlijk niet gewenst om alsnog een kabel te moeten trekken. Als een schip niet zelfvoorzienend is, zal deze uit eigen beweging een kabel trekken naar land i.v.m. het generatorverbod.

De kosten van walstroom zou in héél Nederland ook gelijkgetrokken moeten worden en dan ook via 1 app te bedienen zijn. Dit zal drempelverlagend werken voor de schipper die nu steeds meer apps moet installeren op zijn telefoon.

Bovendien moeten de kasten waar wij op aansluiten wél functioneren. Wij komen als schippers vaak genoeg op plekken aan waar de kast op dat moment buiten gebruik is door een storing die al een tijd staat gemeld. De storingsdiensten kunnen het werk niet aan, oftewel de kasten zijn niet betrouwbaar genoeg. Daar zouden de handhavers ook rekening mee moeten houden. Wij horen vaak genoeg klachten dat als de kast het niet werkt dat een schipper maar even moet verhuizen met zijn schip naar een andere locatie. Dit kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat je continu in beweging moet zijn om maar een werkende kast te moeten zoeken. Waarmee alle milieuwinst door het moeten verplaatsen meteen weg is.

En dan hebben we het nog niet over de verschillende aansluitingen waar de schippers maar een passende stekker voor moeten hebben, of over het aantal schepen waar kabels overheen getrokken moeten worden. Het moet allemaal makkelijker kunnen, voor je aan een verplichting begint.

Verwijderingsbijdrage

De afdracht van de verwijderingsbijdrage

De ASV heeft gekeken naar de vraag hoe wettelijk gezien de verwijderingsbijdrage moet worden afgedragen, wie de administratie hiervan moet doen en in het bijzonder welke rol leveranciers hierin hebben.

Relevante wetgeving

- De verplichting voor exploitanten van binnenvaartschepen om een verwijderingsbijdrage te betalen komt voort uit het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (hierna: "het Verdrag"). Het Verdrag wordt ook wel 'het CDNI' genoemd.
- De bepalingen van het Verdrag zijn overgenomen en verder uitgewerkt in de Binnenvaartwet, het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart en de Scheepsafvalstoffenregeling Rijn- en binnenvaart.

Wie heeft welke rol met betrekking tot de verwijderingsbijdrage op grond van het Verdrag?

- Het Verdrag bepaalt dat scheepsexploitanten van gemotoriseerde schepen (niet zijnde zeeschepen) bij het bunkeren een verwijderingsbijdrage moeten betalen aan 'het nationaal instituut' (in Nederland de SAB) als zij gasolie gebruiken.
- Op grond van het Verdrag vindt betaling van de verwijderingsbijdrage per 9 augustus jl. plaats aan de hand van een zogeheten ECO-ID (een soort digitale pinpas) die de leverancier tijdens het bunkeren scant.
- De leverancier moet bij iedere afname van gasolie een bunkerverklaring opstellen en hierbij aangeven hoe de afvalbeheerbijdrage is betaald en hoe hoog het betaalde bedrag is. De leverancier moet een afschrift van de bunkerverklaring opsturen aan de SAB.

Samenvatting

Op grond van het Verdrag (en de hierop gebaseerde nationale regelgeving) heeft de leverancier een essentiële rol bij de betaling en administratie van de verwijderingsbijdrage. De leverancier is in het Verdrag aangewezen als tussenpersoon voor de betaling van de bijdrage en verantwoordelijk voor het verstrekken van de gegevens van de betaling aan de SAB.
Op dit moment kunnen scheepsexploitanten dan ook niet worden belast met de taken die op grond van het Verdrag op de leveranciers rusten.

Kan het Verdrag worden aangepast?

De rol van leveranciers met betrekking tot de verwijderingsbijdrage kan alleen worden veranderd als het Verdrag wordt aangepast. Dit zal in de praktijk niet gemakkelijk zijn. Het Verdrag is opgesteld en kan worden aangepast door de 'Conferentie der Verdragsluitende Partijen' (CVP). De CVP bestaat uit afgevaardigden van verschillende Europese lidstaten die allemaal moeten instemmen met een wijziging. Er vindt over het algemeen ook onderzoek plaats voordat (dergelijke ingrijpende) wijzigingen worden doorgevoerd.

Overleg invoering nieuwe systeem verwijderingsbijdrage

De ASV heeft deelgenomen aan een overleg over dit onderwerp waarbij naast het Ministerie I&W ook (vertegenwoordigers van) bunkerstations, en KBN aanwezig waren.

Tijdens dit overleg horen we dat "de sector" bij het hele proces betrokken is geweest, (de ASV in ieder geval niet). De ASV is hierbij uitgenodigd nadat de ASV een brief heeft geschreven over de gang van zaken en het feit dat we geluiden hoorden die wijzen op de vraag om een aanpassing van de werkwijze zoals we die kennen.

Het systeem werkt

"Het systeem werkt" wordt ons gemeld: schippers bieden al de QR-code aan. De ASV echter merkt dat het lang niet altijd werkt, zeker de papieren QR-code versie niet. (Dan moeten we het plastificeren horen we).

Verantwoordelijkheid bij de schipper

Er heerst een discussie over de verantwoordelijkheid voor de afdracht die geheel bij de schipper zou moeten liggen, (waar de eindverantwoordelijkheid al ligt). Daarbij zou de schipper de gebunkerde hoeveelheid door moeten geven, en wordt dat niet meer via het bunkerstation gedaan. Volgens de bunkerbranche is dat heel eenvoudig te doen middels een app door de schipper.

Er komt dan nog meer bewijslast bij de schipper te liggen, want je wijkt af van het "4-ogen principe". (waarbij bunkerstation plus schipper/eigenaar controleren of de afdracht klopt).

Als de schippers de hele verantwoordelijkheid krijgen en zelf "later" opgeven hoeveel er gebunkerd is zou dat de overheid geld kunnen uitsparen omdat er dan geen smartphones aangeschaft hoeven te worden voor de bunkerstations (maar daarvoor is het nu te laat, overigens).

CDNI-akkoord

Volgens de ASV past zo'n wijziging van afdracht methode niet in het CDNI-akkoord
Al met al lijkt men toch erg in te zetten op een verschuiving van verantwoordelijkheid geheel naar de schipper. Daarbij horen we dat schippers zouden zeggen: "laat die bunkeraars er volledig buiten, ik kan op een rustig moment kijken wat ik heb gebunkerd en dat rustig invullen". Wij hebben die geluiden nog niet gehoord, dus ons verbaast dit.

Kortom: de ASV moet zich gaan beraden op haar standpunt hieromtrent

ASV uit kritiek op wijziging systeem verwijderingsbijdrage gasolie

De ASV heeft een brief geschreven aan het Ministerie I&W waarbij ze haar kritiek uit over (de wijze van) invoering van het gewijzigde systeem verwijderingsbijdrage gasolie.

In de brief vraagt de ASV ook om uitgenodigd te worden voor een gesprek dat de overkoepelende organisatie voor bunkerbedrijven Nove heeft met het Ministerie (plus KBN?) waarbij de verantwoordelijkheid voor de afdracht aan de orde kan komen.

Zoals wel bekend, betaalt de binnenvaart al een geruim aantal jaren per 1.000 liter brandstof een vast bedrag als verwijderingsbijdrage. Voor de inning van deze gelden is er op ieder schip een zgn. ecocard aanwezig, die na ingeven van het aantal gebunkerde liters langs een terminal gehaald wordt. Op deze manier worden de gegevens van de bunkering verstuurd naar de aangewezen instantie en wordt de verwijderingsbijdrage automatisch afgeschreven dan wel geïncasseerd. Dit systeem functioneert al jaren naar tevredenheid.

Maar, zoals we hebben kunnen lezen, moet het systeem op de schop en vooral “eenvoudiger”. Met een app, QR-code en uit coulance voor de digibeten onder ons, een papieren versie. De ASV voorziet hierin problemen zowel praktisch als administratief. En wat blijkt? Men heeft afgelopen periode kleinschalig proefgedraaid met het systeem en het werkt niet. Grote paniek, want per 1 september moet het nieuwe systeem draaien. Begrijpelijkerwijze zet ook de bunkerbranche zijn hakken in het zand.

Deze zomerperiode heeft de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) de nieuwe EcoApp geïntroduceerd voor de inning van de scheepsafvalstoffenheffing, en al per 9 augustus (nu dus) worden schippers en bunkerstations geacht hiermee te gaan werken.

Wie is verantwoordelijk voor de aangifte?
Inmiddels hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen de brancheorganisatie voor de bunkerstations “NOVE” en het Ministerie I&W waarbij ook KBN uitgenodigd is. De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) is niet geraadpleegd, en heeft niet de mogelijkheid gehad om haar ervaringen en expertise in te brengen in een overleg.

De geluiden bereiken ons echter wel.
Het is, volgens de ASV, buitengewoon zorgelijk dat er nu geluiden opgaan om de verantwoordelijkheid van de aangifte van de afdracht bij de klant, ofwel de schipper/eigenaar neer te leggen. Dit vindt de ASV onacceptabel.

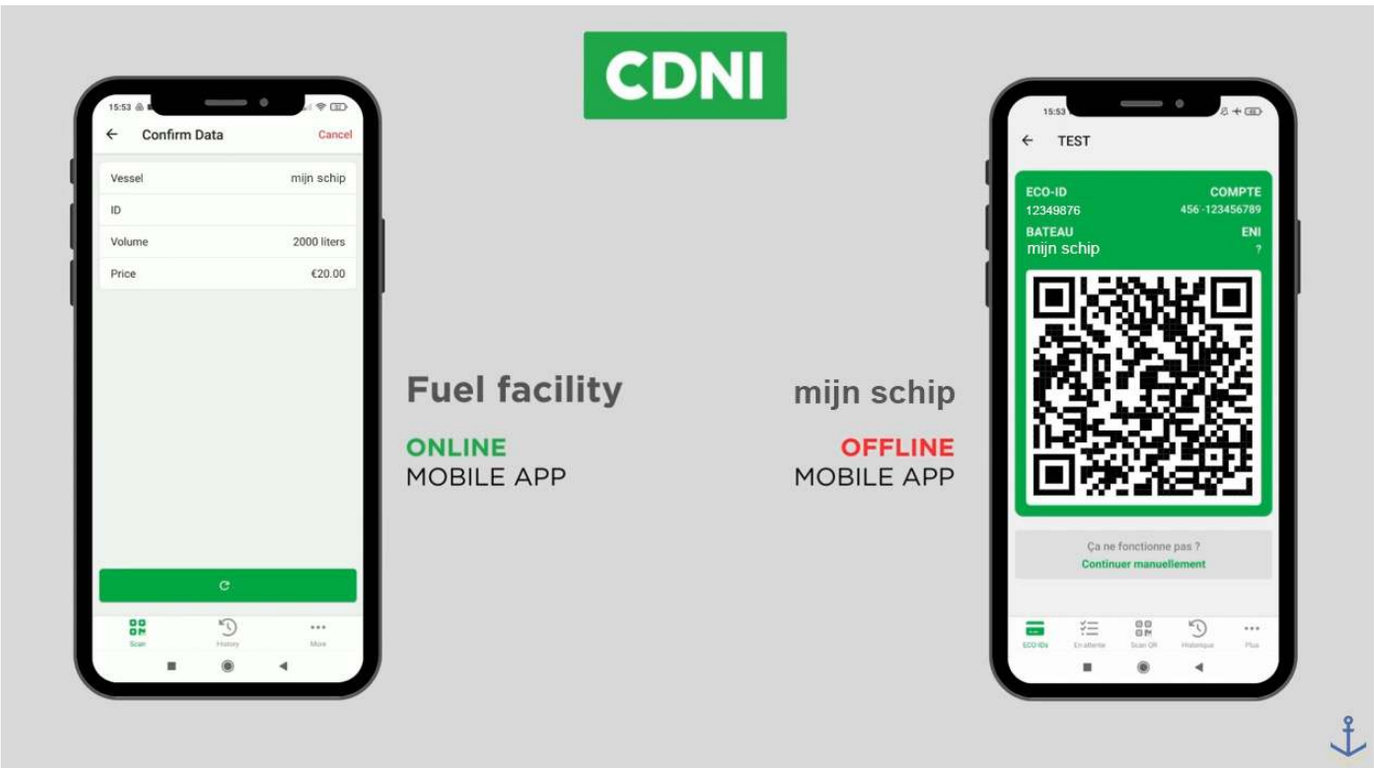
Het is namelijk te doen gebruikelijk dat de verwijderingsbijdrage wanneer deze betaald moet worden, gefactureerd wordt vanuit de leverancier.
De ASV is van mening dat dit idee om de verantwoordelijkheid geheel bij de binnenvaartondernemer te leggen een slecht en onwerkbaar idee is en wijst dit daarom bij voorbaat beslist af.

Deze verantwoordelijkheid hoort bij de leverancier thuis, vergelijkbaar met een andere indirecte belasting zoals de doorberekening van de BTW op een product.

Daarnaast zijn er zorgen over de wijze van introduceren van dit nieuwe systeem
Er zijn vragen over de werking van de app en de QR-code. Er bereiken ons geluiden dat de noodzakelijke betaalterminals nog niet bij de bunkerstations geleverd zijn waardoor er nu over een “noodprocedure” gesproken wordt.

Het verdient allemaal geen schoonheidsprijs. Daarom vindt de ASV dat zij deel moet uitmaken van het vervolgoverleg dat op 15 augustus aanstaande plaatsvindt. De schipper is de gebruiker tenslotte en eindverantwoordelijke voor de afdracht met een dreiging van boetes bij in gebreke blijven van de afdracht.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben.



Convenant labelysteem

(Convenant) labelsysteem

Wat wil men bereiken met het convenant? Het bevorderen van het gebruik van het emissielabel in de binnenvaart om de emissieprestatie van een vaartuig te kunnen aantonen en om als instrument te hanteren voor stimulerende maatregelen voor de reductie van emissies door de binnenvaartvloot.

In dit convenant worden tussen partijen afspraken vastgelegd over:

a. De toepassing van het Emissielabel Binnenvaart.
b. Het hanteren van het Emissielabel Binnenvaart als basis voor stimulerende maatregelen voor de reductie van schadelijke emissies naar de lucht door de binnenvaartvloot.
c. Het periodiek aanpassen van het convenant en het doorvoeren van gewenste verbeteringen m.b.t. het Emissielabel Binnenvaart en de afspraken te monitoren.
d. De promotie van het Emissielabel Binnenvaart.

Men wil dat zo veel mogelijk partijen (waaronder de ASV) zich conformeren aan het convenant.

Maatschappelijke ambitie: binnenvaart

in 2050 emissievrij en klimaatneutraal
De maatschappelijke opgave en ambitie is dat de binnenvaart als modaliteit in 2050 nagenoeg emissievrij en klimaat neutraal is. De betrokken partijen in de binnenvaartsector streven ernaar om de uitstoot van schadelijke emissies naar de lucht de komende jaren significant terug te dringen om daarmee bij te dragen aan een duurzamer en leefbaarder leefomgeving.

Hoe? Door een emissielabel

Door een convenant te sluiten met betrokken partijen over de toepassing van het Emissielabel Binnenvaart. Hierdoor stelt men dat het mogelijk is om de emissieprestatie van een vaartuig op uniforme wijze aan te tonen en wordt daarmee voorkomen dat partijen verschillende eigen instrumenten ontwikkelen voor het aantonen hiervan.

De Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, waarin ambities zijn verwoord voor een nagenoeg emissievrije en klimaat neutrale binnenvaart in 2050, is over het tijdpad om daar te komen het volgende afgesproken:

- in 2035: een reductie van de emissie van milieuverontreinigende stoffen door de binnenvaart met 35% tot 50% ten opzichte van 2015.
- in 2030: De CO2-emissies van de Nederlandse binnenvaartvloot gereduceerd te hebben met 40% tot 50% ten opzichte van 2015.

De ASV heeft de Green Deal nooit getekend.

Labelsysteem in Nederland

In de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en havens is afgesproken dat IenW en het EICB een labelsysteem voor binnenvaartschepen uitwerken om zo inzicht te krijgen in de werkelijke emissies van de binnenvaartvloot.

Labelsysteem op Europees niveau?

Ook voor de Rijn en op Europees niveau wordt gesproken over de invoering van een emissielabel voor de binnenvaart, waarbij de ontwikkelingen in Nederland op de voet worden gevolgd en als voorbeeld dienen. De Nederlandse overheid streeft dan ook naar een label naar Nederlands model om zo een geharmoniseerd en eenduidig internationaal systeem te krijgen.

Emissielabel bestaat al sinds 2021

Op 15 november 2021 is het Emissielabel Binnenvaart gelanceerd, waarmee ondernemers in de binnenvaartsector de emissieprestatie van hun vaartuigen kunnen aantonen. Het Emissielabel Binnenvaart is in hoofdzaak ontwikkeld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) en werd hierin begeleid door een grote groep belanghebbende partijen.

Het SAB verstrekt het label

De Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) verstrekt dit label in opdracht van het Ministerie aan vrachtschepen, passagiersschepen en drijvende werktuigen om aan te tonen hoe schoon het vaartuig is, op basis van de daadwerkelijke (gemeten) uitstoot. Bij de metingen spelen emissies die gevolgen hebben voor het klimaat en de luchtkwaliteit een rol. Ook bunkergegevens worden bijgehouden en het aandeel hernieuwbare brandstof daarin.

Wat is een belofte waard? Het gebruik van het label is niet verplicht , of toch wel!
Bij het voorstel convenant aan de ASV gestuurd stond nog:

Het gebruik van het label is niet verplicht en is kosteloos te verkrijgen bij het SAB, met dien verstande dat het meten van de emissies van een vaartuig (als dit nodig is) kosten met zich meebrengt. In geval van nieuwe motoren is het meten van emissies aan boord niet nodig.

Wij zijn niet verbaasd, we weten hoe er met andere afspraken is omgegaan.

A t/m E

Het Emissielabel Binnenvaart biedt bedrijven de kans om, ongeacht de gekozen vergroeningsoptie, de gerealiseerde vergroening van vaartuigen aan te tonen. Binnenvaartschepen worden ingedeeld met een combinatie van een letter- en een cijfer-waardering. De letters (A t/m E) slaan op de klimaat-emissies en de cijfers (0 t/m 5) op de luchtkwaliteit-emissies. Hiermee kan een binnenvaartschip met het label A-0 als klimaatneutraal en emissieloos worden beschouwd en krijgt een schip dat op beide typen emissies de slechtste score heeft, het label E-5.

Ook voor bestaande vaartuigen met oudere motoren zonder typekeur heeft het Emissielabel Binnenvaart meerwaarde, omdat met nabehandelingstechnieken vergelijkbare emissiewaarden kunnen worden verkregen als met een stage-V motor. Daarnaast geeft het emissielabel erkenning voor binnenvaartondernemers die al gebruik maken van bijvoorbeeld een blend van HVO of andere biobrandstoffen, of een deel van het vaarprofiel op batterijen of brandstofcel varen, wat bijdraagt aan de CO2-reductie.

Banken verzekeraars overheden en verlader kunnen schippers onder druk zetten om te vergroenen

Met het labelsysteem kunnen de binnen-

vaartondernemers die geïnvesteerd hebben in vergroeningstechnieken hiervoor erkenning krijgen. Het Emissielabel Binnenvaart is een instrument voor verladers, banken, verzekeraars, havens en overheden om emissiereductie van binnenvaartschepen te stimuleren. Zij kunnen binnen hun branche of op lokaal niveau voordelen toekennen aan schepen met een betere emissieprestatie.

Partijen zullen bij het toekennen van voordelen aan vaartuigen met een betere emissieprestatie het vrijwillig karakter van het Emissielabel Binnenvaart in acht nemen.

In 2030 gemiddeld emissielabel B

De maatschappelijke opgave en ambitie is dat de binnenvaart als modaliteit in 2050 nagenoeg emissievrij en klimaat neutraal is. Het labelsysteem helpt de voortgang van de ontwikkeling van de vloot in beeld te hebben. Er wordt momenteel gewerkt aan tal van oplossingen, zoals schone verbranding, hernieuwbare brandstoffen (lees biobrandstoffen, lees o.a FAME), brandstofcellen, batterijen en nog meer.

Afhankelijk van de businesscase en de beschikbaarheid, zet de sector stappen richting emissieloos opereren. Inmiddels heeft de staatssecretaris aangekondigd dat de schepen in 2030 gemiddeld over emissielabel B moeten beschikken en dat het labelsysteem dus verplicht wordt

Green Award zou de binnenvaart moeten willen

Het Emissielabel Binnenvaart kan binnenvaartondernemers stimuleren om vervolgens tevens een Green Award aan te vragen, mits zij voldoen aan aanvullende eisen op het gebied van veiligheid en bemanning. Het Emissielabel Binnenvaart volstaat voor het bepalen van de emissieprestatie van het vaartuig bij de aanvraag van een Green Award en vervangt het huidige motorendeel van het Green Award.

Een “dynamisch convenant”

De bij dit convenant betrokken partijen willen een convenant sluiten met een dynamisch karakter, wat tot uitdrukking komt in de intentie van betrokken partijen om periodiek het convenant aan te passen en om gewenste verbeteringen m.b.t. het Emissielabel Binnenvaart door te voeren en hierover nadere afspraken te maken. Het is om die reden belangrijk dat een goede monitoring plaatsvindt van de gemaakte afspraken in het convenant.

Brief aan leden m.b.t. convenant labelsysteem

Brief voorgelezen op de vergadering van 14 oktober jl.

Goedemorgen collega’s,

Hier sta ik weer om u op de hoogte te brengen van de ontwikkelingen betreft het convenant labelsysteem. U zult wel denken, labelsysteem? Wij hebben toch tegen ondertekening van het concept convenant gestemd op de voorjaarsvergadering? Wat komt deze kerel nou vertellen over een labelsysteem?

Op zes juni, dus zo’n week of tien na onze voorjaarsvergadering, is er een nieuw convenant in onze mailbox gekomen. Tot onze verbazing hebben partijen hun best gedaan om ons alsnog aan boord te krijgen door in het convenant vast te leggen dat de ASV over bepaalde onderwerpen in het convenant zeggenschap en zelfs een VETO heeft bij het wijzigen van het labelsysteem. Dit heeft middels stemming in de denktankvergadering ertoe geleid dat wij hebben toegezegd dat de ASV het convenant ondertekent onder een aantal voorwaarden en wel deze:

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

Het is ingewikkelde materie en wij zouden u graag in drie zinnen uit willen leggen wat er speelt en wat ons het beste lijkt om te besluiten. Helaas is dit niet zo. Ik ga proberen in duidelijke taal uit te leggen wat er speelt.

Het labelsysteem in Nederland bestaat sinds 2021 en is vrijwillig aan te vragen bij het SAB. Het labelsysteem is voortgekomen uit de Green Deal (welke niet door ASV is ondertekend). Het Ministerie wil dat het labelsysteem breder gedragen gaat worden en is van mening dat het huidige systeem daarvoor aangepast moet worden. Verder zoekt het meer partners die zich aan het systeem willen conformeren om een breder draagvlak te krijgen. Daarom is er een convenant opgesteld waarin afspraken worden gemaakt over op welke punten het label veranderd moet worden en welke partijen dat gaan doen.

Het Ministerie kreeg het niet voor elkaar om alle neuzen dezelfde kant op te krijgen en heeft een externe partij ingehuurd om naar elke partij apart te luisteren en op die manier een convenant te ontwikkelen welke breed gedragen wordt. Tot nu toe is het toch niet zo succesvol geworden als gehoopt. Er zijn overleggen geweest tussen onder andere de ASV en KBN, net als ASV en Evofenedex. Het veelal gehoorde argument is dat het hele convenant een lege huls is en er alleen maar plannen in staan om dingen te wijzigen, maar niets concreets. Je weet dus eigenlijk niet echt waar je je handtekening onder zet. KBN is van mening dat door niet te tekenen meer druk uitgeoefend kan worden en vooraf middels het convenant zaken vast te leggen zijn. Het voornaamste argument dat KBN heeft is dat het een huidige label een scheepslabel betreft en niet een motorlabel zoals in de Green Deal vastgelegd. Met een motorlabel label je alleen de hoofdmotor en met een scheepslabel het hele schip dus ook generatoren, zonnepanelen, etc, etc.

Nu moeten wij met elkaar onze strategie vaststellen. Binnen de denktank zijn er meerdere verschillende inzichten voor het wel al dan niet tekenen. Het is daarom zo mooi dat de ledenvergadering er nu is en u, de schipper/ondernemer en stemgerechtigde, een stem hebt in deze beslissing zodat we een gezamenlijk besluit kunnen nemen.

Er zijn twee opties:

Wel tekenen. Dit houdt in dat we ons conformeren aan het convenant met voor- en nadelen. Het nadeel is bijvoorbeeld dat er in staat dat wij het labelsysteem gaan

promoten (dat zijn wij helemaal niet van plan). Ook loop je het risico dat als het labelsysteem niets wordt, wel je naam eronder staat en mede verantwoordelijk kunt worden. Verder ga je veel kostbare tijd steken in iets waar we op voorhand niet goed de uitkomst kunnen inschatten. Voordeel is dat wij een VETO hebben als het gaat om de invulling van een fonds, VETO en zeggenschap hebben over de manier en frequentie van het meten.

Niet tekenen. Het nadeel is dat wij geen enkele invloed kunnen uitoefenen over de invulling van het labelsysteem. Het voordeel is dat wij nergens op aangesproken worden betreft het label en hebben dus ook geen verplichtingen zoals promotie. We zullen ook geen imago schade op kunnen lopen.

Als u denkt “zo dit is een lastige keuze”, dan heb ik slecht nieuws want we zijn er nog niet.

Waarom is het hebben van een labelsysteem zo belangrijk? Het is een nationaal systeem dus over de grens gaan we er niets aan hebben. Daarbij zijn er kosten gemoeid bij het aanvragen en behouden van het label. Dan denkt u “tja het is toch een vrijwillig systeem dus je maakt zelf een keuze of je er kosten aan maakt of niet”. Volgens het convenant klopt deze beredenering, maar we hebben ook allemaal in het krantenbericht van 31 augustus kunnen lezen dat er over zes jaar een verplichting komt vanuit de regering. En is dit een reden om te zeggen “jullie liegen over de vrijwilligheid. Zoek het uit met je label”. Of zeg je juist van als het toch verplicht wordt laten we dan proberen zoveel mogelijk onze invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van het vernieuwde label om onze leden zo goed mogelijk te bedienen?

Waarom wil het Ministerie dit label zo graag? Het Ministerie is van mening dat er een Europese verplichting van een label voor de binnenvaart gaat komen en dat als Nederland wat goeds heeft dit zo overgenomen kan worden. Het kan ook zo zijn dat Nederland weer haantje de voorste wil zijn en dit label internationaal geen voeten in de aarde gaat krijgen, omdat het Europees overruled wordt door iets anders.

Op Het Scheepsmotoren Event september 2023 is er een overzicht gemaakt met milieuregels die op de binnenvaart afkomen, omschreven in de Schuttevaerkrant.

Internationaal
2023: CSRD, schippers die voor grote bedrijven varen moeten uitstoot rapporteren.
2025: RED III, brandstof leveranciers worden gestimuleerd hernieuwbare energie te leveren
2027: EU-ETS 2 (vergelijkbaar met RED III) brandstofleveranciers moeten betalen voor uitstoot en rekenen door aan de eindgebruiker. (niet zeker voor de binnenvaart)
Nationaal
2030: label wordt verplicht en de vloot moet gemiddeld aan label B voldoen.

Je kunt je dus best afvragen of het hele labelsysteem überhaupt van de grond gaat komen of je misschien energie gaat steken in wat nooit gaat gebeuren, omdat internationaal zaken geregeld worden.

Hierbij wil ik ook opmerken dat het opvallend is dat het Ministerie er zoveel waarde aan leek te hechten dat de ASV mee tekent. Waarom hebben ze er zoveel belang bij? En waarom wil KBN niet tekenen tot nu toe? Blijven ze deze koers volhouden of gaan ze net als met de Green Deal hard roepen dat het anders moet maar vervolgens toch met het Ministerie mee in zee? En wil het Ministerie wel echt dat de ASV het convenant tekent, want sinds het vertrek van de ingehuurde tussenpersoon hebben wij niets meer vernomen over het label. Dit terwijl het convenant in september ondertekend had moeten worden.

Duidelijk is wel dat de maatschappij schreeuwt om regels en een labelsysteem op zichzelf bij zou kunnen dragen niet te hoeven hermotoriseren wanneer op een andere manier voldaan wordt aan bepaalde uitstoot waarden (door bijvoorbeeld het plaatsen van een katalysator). Ben je als ASV beter aan boord en vaar je mee op misschien wel een zinkend schip of ga je er vanaf de wal naar staan te kijken en ben je op tijd van boord gegaan? Het is niet zo dat als de ASV niet tekent het labelsysteem niet doorgaat.

Een gedachtegang van een denktanklid:
Niet tekenen betekent:
1. Geen controle meer hebben op hoe een fonds gevuld gaat worden,
2. Geen controle op de vrijwilligheid (al blijkt die toch al om zeep),
3. Geen controle op manier van keuren, door wie en de kosten,
4. Geen controle door eerlijke berekening: echt de uitstoot van meten aan de pijp, zodat wij met onze meer dan 60 jaar oude Deutz eindelijk aan kunnen tonen dat deze helemaal niet zo vervuilend is. En daarbij geen handige rekentrucjes op het wegcijferen van de vervuiling die Bio met zich meebrengt. Of de op kolencentrale energie gevulde accupakketten (noem maar even een zijstraat) .

Een gedachtegang van een ander denktanklid:
1. Je weet niet waar je voor tekent. Het is een lege huls.
2. Het gaat hoe dan ook haar vrijwillige karakter verliezen en de ASV is tegen verplichting (als iets goed is, werkt het vanzelf).

Ik hoop dat u uit dit beknopte lange verhaal leer hebt getrokken en een goede afweging kunt maken om uw stem uit te brengen.

Nautisch-Technisch

Zaanstad

Op 12 september heeft er een overleg met Zaanstad plaatsgevonden. Sunniva heeft namens de ASV daaraan deelgenomen.

Bernhardbrug: in de problemen
Bij de Bernhardbrug zijn vele, kleinere problemen, doordat alles in storing gaat als er bijvoorbeeld een paar lampjes het niet doen bij de slagbomen. Een groter probleem is dat de cilinder lekt en dat wordt erger. Een nieuwe kost veel geld (100.000,- euro?) en die is daarom nog niet besteld, omdat de bestaande cilinder wellicht gereviseerd kan worden. Maar dat betekent dan weer een stremming. Wij (ASV en KBN) hebben daarom erop aangedrongen een nieuwe (dure!) cilinder te bestellen, die te plaatsen en de andere te reviseren, want er is nog een tweede cilinder en die zal er ook wel een keer mee stoppen.

Afgifte punten vuilwatertanks worden gerealiseerd
Zaanstad moet afgiftepunten realiseren voor vuilwatertanks. Nu is dit nog voor passagiersvaart, maar in 2030 (!) is alle beroepsvaart verplicht (meldt men ons) om met vuilwatertanks te werken.

Vuilafgifte-problemen
Er zouden geluiden zijn dat er problemen zijn met de containers, doordat het SABNI werkt met een systeem dat meldt dat de container vol is als het een x-aantal keer geopend is. Dat zegt echter niet dat hij ook daadwerkelijk vol is.

Apps samenvoegen tot één app
Men wil proberen naar een systeem over te gaan waar alle apps bij elkaar komen tot 1 app. Dus niet apart Connect4shore en andere systemen, maar 1 overkoepelende app.

Bruggen: steeds minder betrouwbaar door technische eisen?
Verder kwamen er diverse bruggen en werkzaamheden ter sprake in verband met de tijdelijke Zaanbrug. Veel bruggen hebben kuren: hoe nieuwer de brug, des te meer kuren, lijkt het wel. Sommige bruggen draaien niet in 1 keer, maar met een tussenstop. Schippers rekenen daar niet altijd op. Anderen draaien bij de eerste poging gewoon niet en dan moet de ambtenaar een tweede opdracht geven voordat de bruggen het doen etc. Helaas is men bij iedere onderhoudsbeurt verplicht om aan de nieuwste eisen te voldoen, waarbij de betreffende brug er niet betrouwbaarder op wordt.

Klachten bewoners over grote passagiersschepen
Sommige bewoners van Zaanstad bij de sluis klagen over de grote passagiersschepen, die met generators of met de airco's draaien en het zicht wegnemen. Men is bang dat de aversie zich ook tegen de binnenvaart gaat keren, want de nieuwe bewoners komen vooral van "buiten" en vinden dat ze recht hebben op vrij uitzicht en geen herrie (de kermis schijnt dan weer geen probleem te zijn). Bewoners bij de "oude haven" wonend op de Havenstraat klagen bijna nooit, gelukkig, want daar liggen dus de vrachtschepen.

Te weinig ligplaats
Het blijkt erg druk te zijn geworden in de haven van Zaanstad. Soms liggen schepen 4 breed en als een binnenste schip geen luiken heeft, is het eigenlijk niet te doen om walstroom te nemen. Er wordt gerefereerd aan het feit dat de "Oekraineschepen" broodnodige ligplaats van de binnenvaart in beslag nemen en we vragen ons af voor hoelang nog. Het lijkt erop dat dat de schepen per eind dit jaar deze ligplaatsen weer vrij zullen maken voor de vrachtschepen.

Isebaerthaven
In de Isebaerthaven komen grote "vluchtelingenschepen". Die haven moet daaraan aangepast worden en dat betekent dat hij regelmatig gesloten wordt voor in- en uitvarende schepen.

Hoogte havengelden
Er zijn geluiden dat de (kleinere) passagiersvaart vindt dat de havengelden te hoog zijn. De ASV heeft aangegeven dat het tarief voor de binnenvaart "redelijk" is.

Meer ruimte voor de binnenvaart in Zaandam

Per 1 december 2023 zullen de cruiseschepen voor opvang van de vluchtelingen aan de Havenstraat vertrekken en komen de ligplaatsen weer ter beschikking voor de binnenvaart. Op de wal is extra capaciteit aangelegd voor walstroom en een drinkwaterpunt.

Het is de bedoeling deze te behouden voor de binnenvaart. De extra capaciteit walstroom voor de toekomst zou toepasbaar kunnen zijn voor bijvoorbeeld elektrisch varen. Hoe het drinkwaterpunt ter beschikking gesteld wordt, is nog niet bekend.

Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam

Notulen Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam 2-10-2023

Veemkade autoplaats
Is definitief te openen met een code die je kan opvragen bij het havenbedrijf.

Kegelwachtplaatsen ADM
Lopen nog steeds de nodige procedures voor, wordt nog vervolgd. Op dit moment wordt de Australiahaven gebruikt voor tijdelijke kegelplaatsen. Er wordt gevraagd wanneer de schepen daar weg moeten. Uiteindelijk willen ze daar bedrijven vestigen, maar als dat zover is hebben ze nog 2 jaar de tijd.

Blokgebieden marifoonkanaal 4
Onderzoek door Marin is afgerond en daaruit is gebleken dat het het drukste blokgebied van Nederland is. Ze gaan nu een VHF-kanaal erbij doen. Overdag is elk kanaal bemand door een verkeersleider en in de nacht door een verkeerleider. Wanneer het komt, is nog niet bekend. Er wordt gevraagd over meedenken door de brancheorganisaties. Havenbedrijf geeft aan dat ze de schipper en havenloods meenemen in de beslissing van de overgang.

Walstroom
Alle kasten zijn vervangen. Er wordt aangegeven dat er veel klachten zijn en dat het lang duurt voordat ze gemaakt zijn. Als er een schip vrijdag aankomt en de kast doet het niet, wordt het pas maandag opgelost. Dat duurt te lang.

Ze hebben Ease2pay erop aangesproken en dat ze betere service moeten verlenen. Havenbedrijf hoort de klachten ook en erkent de problemen. Ze gaan kijken wat ze hier aan kunnen doen. Op de kasten staan nu bordjes met QR-code. Als je die scant, dan kom je bij het havenbedrijf uit. Dat gaat veranderen naar Ease2pay.

Ze willen graag een dossier opbouwen met klachten, zodat ze de aannemer erop aan kunnen spreken.

Wij hebben aangegeven dat als in Zaandam de kast stuk is, dat je dan met je generator mag draaien op normale tijden, dus tot ongeveer 20:00 à 21:00. Amsterdam gaat hier niet in mee en blijft bij het generatorverbod, dus een andere aanmeerplaats zoeken. Nu hebben we een situatie dat er heel veel storingen zijn. Dan wordt er door de handhaver heel coulant mee omgegaan, maar de ene handhaver is de andere niet.

De collega's van de vaartuigen zoeken ook mee met de schippers voor een plek. Ze zitten echt met de bewoners.

We hebben wel aangegeven dat als je eenmaal ligt en alles aangesloten is, het niet fijn is om een andere plek te zoeken. Daar is begrip voor.

Het havenbedrijf wil gaan streven naar service binnen de 4 uur bij defecten.

Wachtplaatsen Minervahaven
Steiger is weg voor fietsvakanties (boat/bike), maar hier mag binnenvaart nog steeds liggen met toestemming. Het is een combisteiger met in de toekomst stroomkasten, maar er is nog niet bekend wanneer deze er zijn.

Spudpalen
Dit loopt nog.

Mercuriushaven
Verlichting is een probleem daar. Bij de kleine steiger Hemweg is het vervangen, maar dat wordt nog even gecontroleerd.

Zaanstad
Was niet aanwezig, dus daar gaat Amsterdam niks over zeggen.

Veiligheid op het IJ
Havenbedrijf geeft aan dat de nieuwe havenverordening per 1 januari in gaat.

Ze zijn nu bezig samen met de politie om er samen op te handhaven.

Als er boten uit de grachten komen of gaan afmeren aan een Amsterdams kunstwerk, dan mag je pas controleren.

Dat betekent dat de boten met meer dan 12 personen een CVO certificaat moeten hebben, zodat ze passagiers mogen vervoeren. De schipper van de boot moet ook een vaarbewijs hebben en op deze punten gaan ze ook handhaven. Er wordt aangegeven dat er veel bootjes zonder licht varen. Dat mag sowieso niet.

Als je de post oproept, wordt er gezegd dat er geen boot in de buurt is.

Maar omdat het havenbedrijf rond 22:00 van ploeg wisselt bij de Westhaven, zijn ze om 21:30 al weg. Dat is een cruciale tijd waar de meeste bootjes uit de grachten komen. Er wordt gevraagd om in de zomertijd bij het havenbedrijf aan de Ruiterkade te wisselen. Dan ben je sneller op de plaats. Ze zouden dit meenemen. We hebben aangegeven dat er ongelukken gaan gebeuren.

Ook wordt er gevraagd om een overlapping te hebben. Zogezegd een vroege boot die half uur/uur eerder de wissel doet. Ze geven ook aan dat de politie onderbemand is.

Milieustraten Amsterdam
Er is bericht gekomen van SAB dat ze stoppen met de Eco-kaart. Nu wordt er gekeken of er een app ontwikkeld kan worden in plaats van de Eco-kaart. Dat betekent ook dat de containers omgebouwd moeten worden. Tegen die tijd wordt dat gecommuniceerd. Tot die tijd kan je gebruik maken van de Eco-kaart.

Wij hebben gevraagd hoe ze aan die 10 à 15 vuilniszakken komen? Dat ziet SAB aan het aantal keren dat de trommel opengaat. We geven aan dat het huisvuil best slecht geregeld is in Nederland. Dat Amsterdam en Rotterdam echt de beste voorzieningen hebben hiervoor, maar als we met 10 zakken komen, dat dat echt niet moedwillig is. Dat is dan doordat we het gewoon niet eerder kwijt kunnen.

Er wordt ook aangeven dat het SAB een achterlijk duur abonnement in de wereld heeft gebracht. Dat helpt ook niet mee aan het huisvuilprobleem en daarnaast heb je in een sluis niet heel veel tijd om je vuil weg te gooien. Er werd aangegeven dat alleen grote rederijen zo'n abonnement hebben.

Havenbedrijf vroeg zich af of het landelijk geregeld kan worden. Er wordt thuis al betaald, dus geen betaalde versie. Ook het aantal openingen van de bak moet niet geteld worden, anders werk je zwerfvuil in de hand.

Havenbedrijf wil misschien wel kijken naar meer bakken op drukke plekken en weet dat scheiden niet aan de orde is aan boord. Wel wordt er geprobeerd om meer afvalbakken te krijgen in Nederland, maar dat gaat niet vanwege een duur abonnement.

Havenbedrijf geeft ook aan dat SAB bezig is met landelijke voorzieningen voor de binnenvaart, zoals water, maar dat is nog even afwachten.

Watertappunten Amsterdam : Haparandadam, Afrikahaven
Die zijn in gebruik met de app Easy2pay. Uit eigen ervaring weten we dat dat goed werkt.

Rondvraag

Surinamekade
De schippers zijn heel blij met het laatste stukje ligplaats op het einde, maar de vraag vanuit de schipper is of er een stroomkast bijgezet kan worden of verzet kan worden? Je moet er nu een kabel van 100 meter uitrollen. Havenbedrijf snapt dat. Ze gaan er naar kijken, maar het project walstroom is afgerond en toen was die ligplaats er nog niet. Havenbedrijf denkt dat het heel lastig is en verwacht dat het niet zo gauw gaat lukken.

Blist
Het Blist systeem werkt niet. Door een storing bij Rijkswaterstaat lag het systeem er twee dagen uit.
Blist wordt Vis. Daar willen ze alles in hebben. Dit is nog wel in ontwikkeling. In Vis zaten veel fouten en heel veel informatie. Als je naar ligplaatsen gaat, krijg je echt alles te zien. Het havenbedrijf geeft aan dat er teveel handelingen moeten gebeuren en dat dan de schipper afhaakt.
De meeste fouten zijn er wel uit, zoals kegelplaatsen, die geen kegelplaatsen zijn. Ze hebben deze week samen met Rotterdam en RWS een overleg over hoe ze Vis beter en gebruiksvriendelijker kunnen maken. Havenbedrijf geeft aan dat ze het jammer vinden dat Blist weggaat.

Afrikahaven
Er is een ondiep stuk bij de wachtsteigers. Daar wordt binnenkort gebaggerd.

Duwbakken ligplaats
Over het meest oostelijke gedeelte in de Houthaven komen klachten binnen van schippers van de duwboten met bakken. Dat ze weinig manoeuvreerbaar zijn en geen ruimte hebben, klopt dat? Havenbedrijf geeft aan dat het klopt, omdat de boten groter worden. Ze hebben 70 meter. Dit is de meest efficiënte manier om de plek te gebruiken. Havenbedrijf geeft aan om in gesprek te gaan met de schippers om kleinere boten te gebruiken. Anders moet ze het gaan opheffen. Dan ben je 6 plekken kwijt en dat zal ook niet de bedoeling zijn.

Grijswater / Vuilwater
Is dat ook voor binnenvaart? In 2030 moet het geregeld zijn. Dit is bij het havenbedrijf niet bekend. Het is alleen voor passagiersschepen en de vraag is: hoe ga je dat slim oplossen? Er wordt naar meerdere mogelijkheden gekeken, zoals afgifte op de plek waar ze afgemeerd liggen, maar dat zal niet overal kunnen. Er wordt gesproken met BBZ.

Havengeld
Wij hebben gevraagd hoe het gaat met de herinneringen. Er wordt geëvalueerd aan het einde van het jaar en naar de boetes gekeken.

Ze hebben wel iets meer klachten. Ze willen kijken naar aanpassingen voor kleine schepen en de hoogtes.

Via Bics willen ze proberen te werken via de marifoon en niet via AIS, maar dan moeten ze met RWS in gesprek. Als je via dat systeem gaat werken, dan wordt er betaald naar gebruik en dat moeten we niet willen. We geven aan dat Rotterdam dit wilde, maar dit toch niet heeft gedaan. Er wordt nog opgemerkt dat je het dan gaat verliezen van het wegverkeer. Dat wil het havenbedrijf zeker niet. We hebben gevraagd om hiervan op de hoogte gehouden te worden. Dat gaan ze zeker ook doen. De intentie om het goed te doen is er zeker.

Het was een goed overleg. Het volgende overleg staat gepland op 11 maart 2024 13.00 – 15:00.

Rogier en Jessica

Interview Actieprogramma binnenvaart provincie Zeeland

Op 10-10-23 hadden we een eerste bespreking met Movares en Provincie Zeeland.

Movares heeft de opdracht gekregen van de Provincie Zeeland om uit te zoeken wat de knelpunten en prioriteiten zijn voor de binnenvaart op en langs de Zeeuwse wateren.

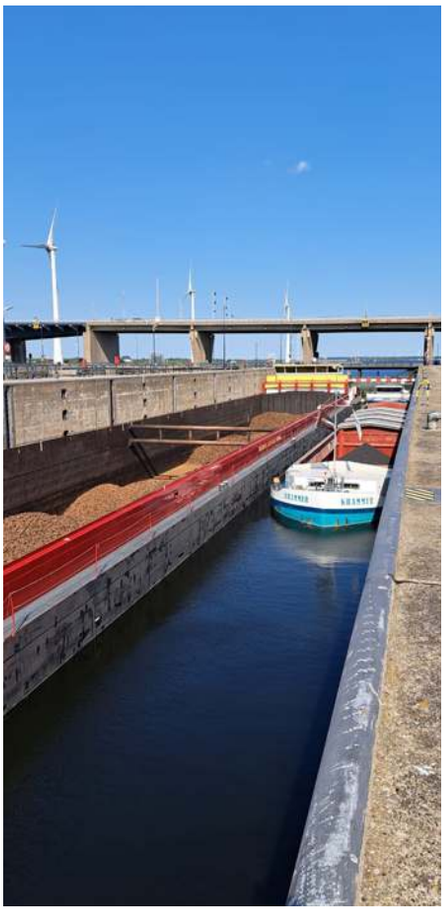
Men ziet het belang van binnenvaart en is er, middels een onderzoek van Panteia, achter gekomen dat er nogal wat knelpunten zijn en dat de binnenvaart zich niet gehoord voelt.

Hier wil men verandering in brengen.
Men wil een meerjarenprogramma 2024-2027 opstellen met inbreng van schippers, zodat dit ook gedragen wordt door schippers. Het doel van dit programma is de binnenvaart verbeteren.

Het stappenplan ziet er als volgt uit:
1. Inventarisatie (met onder andere Rijkswaterstaat en NorthSeaPorts)
2. Branche benadering (o.a. met ons, ook met KBN)
3. Analyse
4. Validatie (o.a. met ons, is FYSIEK, datumprikker loopt, zal ergens week 49 zijn in het Provinciehuis te Middelburg)
5. Synthese (31 Jan 2024 programma opleveren).

Op 28 december is er in Bruinisse een Schuttevaer bijeenkomst. Daar heeft Movares ook een moment gekregen om een eerste toelichting te geven.

Wij hebben de volgende knelpunten en evt. oplossingen meegegeven:
1. Met stipt bovenaan: Ligplaatsen. De laatste jaren is het aantal schepen flink toegenomen maar daarbij ook zijn de afmetingen flink toegenomen. Juist op het verkeer Rdam - Antwerpen - Gent/ Vlissingen. En dan met name de tankvaart/ bunkervaart en de containervaart. En juist deze schepen hebben ook veel te maken met soms lange wachttijden, waardoor de toename in praktijk drievoudig is (meer schepen, grotere afmetingen en meer wachtenden). Dit zorgt voor grote ligplaatsproblemen, juist ook voor gezinsbedrijven die ook eens een weekend naar huis willen en een goed plaatsje voor het schip zoeken. Er zijn nog best wat uitbreidingen te verzinnen waar men relatief eenvoudig uitbreiding kan maken: Achterzijde steiger Tholen, Dinteloord optimaliseren, uitbreidingen in diverse voorhavens bij sluizen, denk o.a. aan spuikanaal jachtensluis Volkerak, werkhaven Kreekrak etc. Ook zouden de palen gewoon ligplaatsen moeten blijven i.p.v. dat dit wachtpalen zijn wanneer er een sluis uit ligt, zoals we bij de Volkeraksluis en onlangs bij de Kreekraksluis meegemaakt hebben.
2. Verschillende apps en websites. Graag zouden we zien dat alles op één app/website komt waar je dan de benodigde haven/instantie kunt kiezen.
3. Ligplaatsen Vlissingen: veel te weinig en geen coördinatie wie wanneer vertrekt etc. We hebben aangegeven dat hier echt meer ligplaatsen nodig zijn. Ook hebben we aangegeven dat misschien kades van bedrijven die toch geen schepen verwachten, ook als wachtplaats kunnen dienen, dit alles geregeld door havendienst. Dit zijn dan geen ligplaatsen, maar kunnen wel dienen als wachtplaats.



4. Walstroom: prima wanneer het werkt. Als een kast niet werkt, zouden we moeten mogen blijven liggen en met de generator draaien. Steeds meer schepen hebben een Stage5 generator dus qua luchtvervuiling is het zo'n probleem niet meer. Met je schip weer moeten verhalen en een andere plaats zoeken, kost ook allemaal extra energie en uitstoot.
5. Walstroom Sluiskil. We hebben aangekaart dat je daar 1,5 meter over het water moet springen. Er is wel walstroomverplichting maar geen afloop, dat is een onwerkbare situatie.
6. Kades/ligplaatsen Terneuzen- Sas van Gent. De ene lengte is van Rijkswaterstaat en is havengeldvrij, de andere lengte is van North Sea Ports en is havengeldplichtig. Het ene stuk heeft wel walstroomplicht, het andere stuk heeft geen walstroom. Liever zouden we zien dat het gelijk getrokken wordt en dat er meer plaatsen komen om vrij te liggen.
7. Ook hebben we aangegeven dat er echt een 4e sluis bij de Volkerak moet komen en een 3e sluis bij de Kreekrak.

Verder is ons gevraagd hoe wij vinden dat de communicatie verbeterd kan worden tussen Provincie en de schipper. Wij hebben daarop aangegeven dat we 1 of 2 keer per jaar een (update) meeting werkbaar vinden. Evt. met Rijkswaterstaat erbij. Dan kunnen we gewoon even kort bespreken welke zaken er lopen en waar er tegenaan gelopen wordt. Dit kan dan met elkaar besproken worden en evt. direct opgelost worden.

Ook vroeg men ons wat er gedaan moet worden rondom de energietransitie en vergroening. Wij hebben aangegeven dat men zuinig moet zijn op de kleinere/oudere schepen. Deze zijn broodnodig voor de kleinere bestemmingen en bij het steeds vaker voorkomende lage water. Werk niet mee aan regelgeving waardoor een kleiner, ouder schip uitgerangeerd raakt. Voor deze schepen zijn alle investeringen naar nieuwbouweisen en vergroening gewoon niet rendabel te krijgen.

Wat betreft voorzieningen waterstof en elektrificeren hebben we aangegeven dat dat nog wat vroeg is. Nog veel is onduidelijk en welke kant het op zal gaan met deze ontwikkelingen is ook nog lang niet duidelijk.

De tijd was te kort, maar toch was het al met al een vruchtbaar gesprek vonden wij.

Informatiebijeenkomst Merwedekanaal

Op 11 september was er een informatiebijeenkomst van Provincie Zuid-Holland, hierna PZH, m.b.t. groot onderhoud aan de kunstwerken in het Merwedekanaal. Deze hebben een tijdpad vanaf heden tot medio 2030. Behalve de ASV waren ook andere partijen uitgenodigd. Dit waren KBN, Schuttevaer, BBZ, diverse vertegenwoordigers van de recreatievaart, Kijlstra beton en Van Kessel (Asfalt centrale).

In de afgelopen periode zijn er al twee bruggen, de Zwaanskuiken- en Meerkerksebrug, in onderhoud geweest. De overige 5 bruggen in het Merwedekanaal en de brug in het verbindingskanaal naar de Linge staan nog gepland. Onderstaand een overzicht per brug.

Rijkstraatwegbrug: Tijdvak van 15-01-2024 tot 15-03-2024. De verwachte stremming voor zowel de weg als het water is 9 weken. Voor de hulpdiensten wordt er een pontonbrug geplaatst.

Haarbrug: Tijdvak van 15 weken. De weg heeft te maken met een stremming van 10 weken en het water 5 weken. Daarvan zijn er 3 weken in april en 2 weken in juni 2024. Deze twee laatste weken zijn nodig voor de testfase voor de aansluiting op het nieuwe computersysteem.

Bolgerijensebrug: Tijdvak medio half juni tot half september 2024. De verwachte stremming voor de weg is 11 weken en voor het water 2 keer 2 dagen plus twee weken voor de testfase.

Baselbrug: Tijdvak medio half oktober tot half december 2024. De verwachte stremming voor de weg is 10 weken. Voor de vaarweg is dat 1 week plus 3 weken. Er komt een tijdelijke pontonbrug maar doorvaart is mogelijk in bloktijden.

Concordiabrug: Tijdvak 2026-2027 12 tot 15 maanden. Deze brug moet geheel vervangen worden. Men verwacht een totale uitvoeringsperiode van een jaar. Men heeft daarbij 3 scenario's in gedachten. Een tijdelijke beweegbare brug, een tijdelijke vaste brug en geen tijdelijke voorziening. Men is hier volop over in de slag. Er werd zelfs geopteerd om een nieuwe brug naast de huidige te bouwen alvorens deze verwijderd wordt. Maar hierin is ruimte een factor van betekenis, omdat dat aan beide zijden van de brug ontbreekt. Alle partijen aan tafel incl. PZH waren het er over eens dat een tijdelijke vaste brug geen optie is. Maar hierin heeft de gemeente Gorinchem ook nog een stem en deze partij was niet aanwezig op deze bijeenkomst. Ook van Kessel gaf aan dat ze een significante toename verwachten van te leveren asfalt en daarin een stagnatie van de aanvoer van grondstoffen niet kan gebruiken. Problemen ontstaan bij het keren van de grote schepen in het kanaal, die normaliter via Gorinchem binnenkomen en via Vianen het Merwedekanaal verlaten. Hierin houdt PZH rekening met verschillende scenario's. Zelfs met het maken van een zwaaikom ter hoogte van de asfaltcentrale. Het ei m.b.t. tot de Concordiabrug is daarom ook nog niet gelegd, maar men verwacht dat er voor de zomer 2024 meer bekend is.

Schotdeurensebrug: Verwachte stremming zowel voor de weg als voor de vaarweg 12 weken. Het tijdvak is nog niet definitief bekend. Daarbij ligt deze brug in het verbindingskanaal en zal vooral de pleziervaart en de enkele beroepsvaarder er hinder van ondervinden. Maar er bestaat

hier altijd de omvaarroute om via de Gorinchemse Kanaalsluis van en op de Linge te komen.

Naast de vijf bruggen ondergaan ook de sluizen een grondige renovatie. Op dit moment wordt er onderhoud aan sluis Vianen gepleegd. Hierbij wordt de onderbalk van de buitendeur vervangen omdat deze erg lekte. Het grote onderhoud staat gepland voor 2028 en 2029. In geval van de Merwedesluis bij Gorinchem wacht men de ontwikkelingen bij de Concordiabrug af. Mocht deze toch geheel gestremd gaan worden, dan kijkt men of men het in die periode laat plaatsvinden.

PZH geeft aan nog een kaartje te maken met een actueel onderhoudsschema, waarin per kunstwerk de tijd van het onderhoud en de verwachte stremmingsduur vermeld staan.

De ASV stelt nog een vraag m.b.t. de wachtplaats binnen de sluis van Gorinchem. Men heeft deze geheel vernieuwd, maar de trappen (nog) niet teruggeplaatst in het toch wel steile talud. PZH gaat hier nog achteraan. Vanuit de vertegenwoordiging van de pleziervaart was er een vraag om aan de noordzijde van de spoorbrug bij Arkel een remmingwerk te maken voor de pleziervaart, omdat deze daar in geval van wachten nergens kan aanmeren.

Machiel Smitsman

Hinder door Oosterweelverbinding

In het voorjaar van 2024 zal de bouw van de kanaaltunnels van start gaan. Hierdoor zal het Albertkanaal in de werfzone gedurende een paar jaar voor de helft gestremd worden en zal er éénrichtingsverkeer zijn stroomafwaarts de fietsbrug IJzerlaan.

Er zal hinder zijn tussen de fietsbrug IJzerlaan tot het Amerikadok door de bouw van de kanaaltunnels in kader van de Oosterweelverbinding.

De schepen die de werfzone willen passeren, moeten zich op voorhand aanmelden, zodat er een planning van doorvaart kan worden opgemaakt. In de nabijheid van de werfzone zullen wachtplaatsen voorzien worden om de passage af te wachten.

Voor meer informatie verwijs ik u door naar volgende website: https://www.oosterweelverbinding.be/kanaaltunnels

Flitslampje

Fraude met uitgeprint EU-certificaat

Bij de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) komen berichten binnen waarvan wij erg zijn geschrokken. Het gaat om berichten van identiteitsfraude! Er zijn schippers/eigenaren die een nieuw vaarbewijs hebben aangevraagd en dan ook hebben gekregen. Deze hebben zij dan uitgeprint en in de stuurhut neergelegd. Zover nog geen probleem, maar er zijn uiteraard ook aflossers die zo'n uitgeprinte versie hebben. Deze komen aan boord, leggen veelal hun certificaten in de stuurhut zodat ze niet uit bed hoeven te komen in de nachtelijke uren of overdag als ze rusten en er komt controle aan boord. Nu ontvangen wij berichten dat het gigantisch fout gaat als het om veiligheid gaat van jouw documenten.

Zo hebben wij nu van 1 afloskapitein het bericht gekregen dat zijn vaarbewijs gekopieerd bij iemand anders aan boord in de stuurhut lag. Deze aflosser werd hierop geattendeerd nadat zijn collega aflosser bij dit schip zelf ging aflossen en dit constateerde in het vaartijdenboek én documentenmap. Hij belde onze melder op met de mededeling: "jouw vaarbewijs ligt nog hier en deze wordt hier ook nog gebruikt". Waarop onze melder melde dat hij zijn origineel in zijn certificatenmap had zitten.

Wat als een schip een ongeval veroorzaakt en uw certificaat ligt gekopieerd in die stuurhut? Dit is onveilig en héél erg fraudegevoelig. De ASV is dan ook van mening dat dit véél vaker zal gaan gebeuren en dat er op zeer korte termijn een hele goede oplossing moet gaan komen voor dit grote probleem.

Havens verdwijnen: nu ook Walsoorden?

Er was weinig werk afgelopen maanden maar wel voor spitsen van Frankrijk naar de haven van Walsoorden. Net nu we horen dat de havengebonden bedrijven in Walsoorden vrezen voor het voortbestaan van die haven nu de gemeente Hulst en het Rijksvastgoedbedrijf het niet eens kunnen worden over de verkoop van de kleine haven aan de Westerschelde. De pachtovereenkomsten met de bedrijven eindigen dit jaar en er is geen zekerheid dat de bedrijven er gevestigd kunnen blijven. Iedereen die er weleens geweest is weet, het is geen makkelijke haven om aan te leggen maar de sfeer is heel bijzonder. Dat is natuurlijk in deze tijden waar de economie allesbepalend is geen argument, maar doodzonde is het wel als deze haven zou verdwijnen.

Andere havens timmeren dan weer aan de weg: Amsterdam

Havenmeester Milembe Mateyo wordt in de podcast van het Parool 'Amsterdam Wereldstad' geïnterviewd over de Amsterdamse haven. Wat heeft de Amsterdammer aan de haven? Waarom is het belangrijk voor de stad? En hoe gaat het gebied zich ontwikkelen? Samen met Bart van Zoelen, verslaggever Economie en Duurzaamheid van het Parool, duiken zij de haven in.

https://omny.fm/shows/amsterdam-wereldstad/een-mysterie-voor-veel-amsterdammers-de-amsterdams

Ton Quist trekt weer ten strijde

Ton Quist trekt ten strijde tegen Rotterdam. Zo maakt hij bezwaar inzake het besluit 'Vrijstelling schoonmaken van ladingtanks of sloptanks van binnenvaarttankschepen Rotterdam 2023',

Daarbij schrijft hij onder andere: "Evenzo attendeer ik U op het gegeven dat U als grootste, Europese haven naar uw klanten toe pas echt een probleem zult hebben, wanneer er op 1 juli 2024 nog steeds geen gesloten ontgassingsinstallaties in uw haven voorhanden zullen zijn en tankers geen dampen van de stoffen uit de categorieën I en II van het CDNI meer naar de vrije atmosfeer zullen mogen uitstoten. De tijd dringt en U lost dit probleem in mijn optiek niet op door uw eigen Havenverordening middels een Vrijstelling ten koste van de volksgezondheid en het milieu te versoepelen. Het moge U duidelijk zijn dat de volksgezondheid en het milieu niet het slachtoffer van falend beleid en/of een niet naar behoren functionerende ambtenarij mogen worden (zie bijgevoegd artikel). Het kan toch eveneens niet zo zijn dat demissionair minister Harbers (nota bene oud-wethouder van Havenzaken en Milieu in uw gemeente) en het ministerie van I&W er eindelijk alles aan hebben gedaan de uitstoot van gevaarlijke en schadelijke dampen door ontgassende tankers te minimaliseren en dat uw beleid hier met een Vrijstelling thans haaks op staat? Zou het niet meer dan normaal zijn, wanneer U als 'groene' haven met onmiddellijke ingang gesloten ontgassingsinstallaties in uw haven realiseert en de Geulhaven als locatie voor 'open' ontgassingen per direct sluit?"

BRAVO Ton!

Een onveilige bruine vloot: verkeerde prioriteiten ILT?

Sinds heel wat jaren verbazen wij, degenen die goederen vervoeren, ons erover dat de eisen en controles op de vrachtschepen extreem streng zijn, terwijl we merkten dat er op de bruine vloot veel minder gehandhaafd werd. Dat is vreemd want tenslotte heeft men daar de verantwoordelijkheid over (veel meer) mensenlevens. Wat er precies mis is gegaan bij de omgekomen passagiers, daar gaan wij natuurlijk niet over. Maar dat zoveel van die schepen zolang zonder de nodige papieren hebben kunnen varen is een feit, en dat is onvoorstelbaar. Het is dan ook niet verrassend dat de conclusies die de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) trekt in een rapport over de veiligheid van de bruine vloot, de gemoederen flink heeft beziggehouden. Ook ILT heeft erkend daar steken te hebben laten vallen. Het toezicht op de veiligheid was (en is?) blijkbaar onvoldoende en bovendien ontbreekt het aan deskundigheid. Aanleiding van het rapport waren twee dodelijke ongevallen vorig jaar aan boord van de zeilcharterschepen Wilhelmina en Risico. De uitkomsten van het onderzoek leidden al tot excuses van demissionair minister Harbers.

Personeelsproblematiek Rijkswaterstaat: Eindelijk licht aan de horizon

Het personeelstekort is ronduit een drama aan het worden. Zowel nationaal als internationaal wordt de binnenvaart daardoor geconfronteerd meet veel oponthoud, stremmingen en niet meer te plannen reizen. De ASV probeert hier aandacht voor te krijgen maar gezegd moet worden dat in de nabuurlanden nauwelijks bonden zijn, laat staan dat die zich hier nu erg voor inzetten. En de ASV kan dit natuurlijk niet alleemaal even “regelen”. Gelukkig is er in Nederland in ieder geval wel een goed contact met Rijkswaterstaat en merken we dat daar de urgentie gevoeld wordt om dit op te lossen.

Positief nieuws is dan ook dat Rijkswaterstaat 46 nieuwe operators heeft aangesteld via de campagne #GunjezelfRijkswaterstaat. Van de 50 nieuwe werknemers die de campagne heeft opgeleverd gaat het grootste deel (46) gaat aan de slag als brug- en sluiswachter. Rijkswaterstaat is erg te spreken over het resultaat, en wij natuurlijk ook.

Helaas zijn daarmee voorlopig nog niet alle problemen opgelost maar het begin is er

Eindelijk de binnenvaarttafel?

Al jaren geleden zijn er Kamervragen gesteld over het heropstarten van iets dergelijks als het ooit bestaande “deelorgaan”. Een plek waar per onderwerp alle betrokkenen over een bepaald binnenvaartonderwerp samenkomen. En daarna is de ASV daarom blijven vragen. Alweer een hele tijd geleden was er dan eindelijk sprake van het herinvoeren van iets dergelijks nu genaamd “de Binnenvaarttafel”. Maar er komt tot nu toe niet veel van de grond. Nu eindelijk kondigt demissionair Minister Harbers dan aan dat er een speciale ‘Binnenvaarttafel’ komt om het sectorbeleid te ondersteunen. Sectorbeleid ondersteunen, wat moeten we ons daarbij voorstellen? Kennelijk is het de bedoeling dat die Binnenvaarttafel alle plannen gaat omzetten in acties en de voortgang in de gaten houden. Dus kennelijk is het niet zo dat die “tafel” de input en of suggesties levert waar de Minister mee aan de slag moet, als we het zo lezen krijgen we er (nog meer) opdrachten bij.

Nog meer opdrachten voor de ASV

Het ontvangen van (verkapte) opdrachten overkomt ons al een hele tijd. Dachten wij toch als vrijwilliger ons in te zetten voor de binnenvaartondernemers/schippers, blijkt dat er van alles van ons verwacht wordt door anderen (overheden). We moeten en willen niet alleen over allerlei onderwerpen meedenken en advies geven (waar niemand iets mee hoeft te doen), we moeten ook voor anderen (overheden) informatie verstrekken aan de sector. Maar het gaat veel verder: men wil dat we bepaalde zaken gaan promoten, en dat wij coaches zijn voor de schipper in zaken waarbij de overheid de oorzaak is dat er coaches nodig zouden zijn.

De vraag bij dit alles is: Hoever gaan we daarin mee? Er is altijd een stok achter de deur: Als de ASV niet meedoet beschadigt ze de belangen van haar leden, kan ze niet meer meepraten, heeft ze geen invloed meer etc. Ertegenover staat als we wel meedoen: kunnen we niet meer doen waar we eigenlijk voor zijn opgericht, moeten we verantwoordelijkheid nemen voor zaken die onze verantwoordelijkheid niet zijn, moeten we dingen doen die in strijd zijn met datgene wat de leden willen c.q. In strijd zijn met de statuten, werken we onszelf over de kop, wil er niemand meer in het bestuur. Dilemma’s dus, maar leidraad in dit alles blijft toch dat wij alleen verantwoording schuldig zijn aan de leden, de leden die de ASV bestaansrecht geeft.

Éénrichtingsverkeer voor alle scheepvaart in de opvaart op de Boven IJssel

Éénrichtingsverkeer voor alle scheepvaart in de opvaart op de Boven IJssel bij laag water?

Dit jaar ook alweer een dreigend fenomeen: laag water. Maar wat gaat er gebeuren als het zover is?
Rijkswaterstaat heeft als voorkeursmaatregel bij extreem laag water, net als vorig jaar, vastgesteld: éénrichtingsverkeer voor alle scheepvaart in de opvaart op de Boven IJssel bij een MGD < 1,45 m. Dit heeft niet de voorkeur van de ASV overigens.

Liever niet meepraten over de “Gastvrije” Randmeren

De ASV heeft gevraagd deel te kunnen nemen aan de Randmerensessies; De Randmerensessies worden gebruikt om gezamenlijk met inwoners, ondernemers, direct betrokkenen, etc. te spreken over het gebied, en de kansen en uitdagingen die daarbij spelen. Het doel is om een gezamenlijke toekomstvisie te maken door middel van de zeven sessies. Kennelijk zijn de binnenvaartondernemers niet de ondernemers waar men mee wil praten want de focus ligt volledig op recreatieachtige ontwikkelingen die men wil stimuleren. Juist daarom vindt de ASV het belangrijk de vinger aan de pols te houden. Maar op onze vraag daarover kwam een heel terughoudend antwoord. De vraag had betrekking op het feit of het onderwerp, de beroepsvaart in het beroepsgoederenvervoer, goed wordt meegenomen in de toekomstvisie.

Het antwoord: “Vanwege een aantal factoren is het onzeker om te zeggen in hoeverre dit in de toekomstvisie aan bod zal komen”. Wel zou men een afspraak tussen ons en de directeur van de Gastvrije Randmeren, willen maken. Dan kunnen wij wat meer kennis en informatie delen over de problematiek die jullie ervaren.

Dat bedoelen we natuurlijk niet.

Rijkswaterstaat: Website sluisplanning.rws.nl overzichtelijker in nieuw jasje

Op woensdag 30 augustus is de nieuwe versie van de website sluisplanning.rws.nl live gegaan. Sluisplanning toont informatie aan de scheepvaart over de geplande schuttingen en de bezetting van de wachtplaatsen bij de sluis. De website is in een nieuw overzichtelijk jasje gestoken. Zo is de navigatie verbeterd, de vormgeving aangepast en is de website nu goed te gebruiken op ieder apparaat; van smartphone tot laptop.

Op dit moment biedt de vernieuwde website toegang tot de sluisplanningen van de sluizen op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, namelijk de Prinses Margrietsluis, Sluis Gaarkeuken, Oostersluis en de Zeesluis Farmsum. Daarnaast zijn ook de sluisplanningen beschikbaar voor vier sluizen in Zuid-Holland en Zeeland, namelijk de Volkeraksluizen, Krammersluis, Kreekraksluizen en Sluis Hansweert. Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel mogelijkheden om deze dienst uit te breiden naar andere sluizen. Het merendeel van de informatie over sluisplanningen is openbaar toegankelijk zonder dat er hoeft te worden ingelogd. Echter, voor gepersonaliseerde schipindelingen is inloggen vereist.

Rijkswaterstaat: Continuïteit voor Bestaande Gebruikers

De mogelijkheid om in te loggen op de GTI-tool voor de sluis Terneuzen blijft ongewijzigd beschikbaar. Als u al een account had voor de vorige versie van de website, hoeft u geen actie te ondernemen, aangezien uw accountgegevens naadloos zijn overgezet naar de nieuwe website.

Rijkswaterstaat:Beter Bediend - Verbeterde Service voor Schippers

Het tonen van sluisplanningen aan schippers is een cruciaal onderdeel van het bredere ‘Beter Bediend’-programma. Dit initiatief heeft als doel de service op de Nederlandse vaarwegen te verbeteren door onder andere verruimde bedientijden en verhoogde informatieverstrekking aan schippers. Het verbetert de betrouwbaarheid van de reistijden en de uitbreiding van de bediening op vaarwegen waar nu nog niet alle mogelijkheden worden benut. Samen met KBN, ASV en Evofenedex werken we aan een efficiëntere bediening, vlottere en veiligere afhandeling van het scheepvaartverkeer en een actuele en uniforme informatievoorziening. Het aanbieden van gedetailleerde sluisplanningen stelt schippers in staat om real-time inzicht te krijgen in de vaarwegdrukte en hun reizen nog beter te plannen.

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.

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

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

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

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

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.