ASV Nieuwsbrief

Augustus 2018

Na een lange hete droge zomer is het weer zover!

22 SEPTEMBER 2018
Buitengewone Algemene Ledenvergadering
VOORSTEL STATUTEN WIJZIGING

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Ledenvergadering
Gesprek met de Minister
Vergroening
CCR

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl
Tel: +31652886388

ASV
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Sunniva Fluitsma, Esther Lubbers, Doortje Grooten, Jos Evens, Liesbeth de Jonge.

INHOUD

4 **Voorwoord**

Ledenvergadering 22 september 2018
5 Uitnodiging Buitengewone Algemene Ledenvergadering
6 Agenda
7 Verslag vergadering 16 september 2017

Ministerie
11 Gesprek met Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw van Nieuwenhuizen
14 Voor de Minister: Achtergronden van de petitie
18 Misverstanden aangaande CCR regelgeving

Sluis Grave
19 Persbericht: Sluis Grave
20 Reactie ASV op Rapport OVV ongeval Grave
21 Reactie van het Ministerie

Deventer
24 Gemeente Deventer benadeelt schippers

Petitielogie
26 Inhoud aanbieding petitie
27 EvoFenedex op de bres voor het voortbestaan van kleine schepen
27 Regels bedreigen de toekomst van de binnenvaart

Vergroening
29 Persbericht: Green Deal zonder binnenvaartschippers?
30 Algemeene Schippers Vereeniging: Beleidsvisie Klimaat en Vergroening
31 Vergroenen binnenvaart
33 Algemene opmerkingen ASV betreft het in te vullen vergroenings- “fiche”

De ASV laat zich horen
34 Langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van de Friese binnenhavens.
35 Liar, Liar deel 2 “Het kleine schip”
37 Goederenvervoer over water in een stroomversnelling (bijna) zonder schippers
39 Antwoord van Waterschap Rijn en IJssel op klanteisformulier

CCR
40 In de brand uit de brand (met een bijlage ontvangen van de EOC)
42 Extra kostenpost (hefbare) stuurhut

Zone 2
43 Eins, (zone) zwei, Polizei!

46 **Flitslampjes**

47 **Zomer activiteiten**

48 **Stichting Ikusasa**

BELANGRIJKE DATUMS!

22 september ASV Ledenvergadering

Voorwoord

Goedendag allemaal,

Hier ligt dan weer de zoveelste mooie nieuwsbrief van de ASV voor u, waar ik nu een voorwoord in mag schrijven. Velen hebben hier weer aan meegewerkt met name de mensen die de stukken hebben aangeleverd. Maar een paar mensen wil ik toch even een compliment geven, met name Liesbeth de Jonge, die met hulp van Ilse Verboom (tekstueel/taalkundig) en Sunniva Fluitsma (de coördinatie) voor de professionele opmaak zorgt.

Het gaat goed met de ASV. We krijgen steeds meer inbreng bij de verschillende instanties. En we groeien. Meer binnenvaartondernemers (groot en klein) vinden de weg naar de ASV en worden ook lid. Maar dat heeft ook gevolgen. Zoals bij elke groeiende organisatie betekent dit ook dat er meer werk verzet moet worden. Een luxe probleem maar het bestuur heeft het druk, te druk eigenlijk, daar kunnen wel twee mensen bij. Dus als u interesse bij bepaalde binnenvaartonderwerpen heeft en vindt dat er dingen anders kunnen, geef uw mening en meld u aan om daarbij te helpen. Of kom in de denktank om het bestuur met uw mening/adviezen te ondersteunen.

De denktank bestaat nu uit een groep leden (ca. 25) die regelmatig, vooral via de mail, meedenken over allerlei onderwerpen en zo het bestuur helpen lijnen uit te zetten.
Al die onderwerpen komen ook uitgebreid aan bod in deze nieuwsbrief.

Zoals het onderwerp duurzaamheid. Een terecht hot item in de maatschappij. De ASV gaat ook voor duurzaamheid, dat zat al in onze genen. Velen hebben daar ideeën over, maar soms lijkt het meer om het verdienmodel te gaan dan dat het werkelijk duurzaam en schoon voor het milieu is.

De ASV probeert daarin bij te sturen. Want we willen voorkomen, dat we straks helemaal niet meer zo duurzaam zijn, wanneer later blijkt dat deze ideeën helemaal niet zo goed waren als sommigen nu beweren. De binnenvaart is nu de meest duurzame manier van transport en dat moet zo blijven en we willen niet gedwongen worden in het rijtje van sjoemelsoftware terecht te komen.

Tevens maken wij ons steeds meer zorgen over de communicatie met Rijkswaterstaat en sommige gemeenten. Waterwegen of sluizen worden zonder vooroverleg ineens gestremd i.v.m. met de droogte, lezen we achteraf in de pers of horen we van een collega op facebook die er onverwachts voor ligt. Er kan een goede reden zijn om een sluis te stremmen, maar droogte is er niet plotseling en dan mogen we toch wel verwachten, dat we daar vooraf van op de hoogte worden gebracht.

Ook is er steeds meer twijfel over de vakkundigheid bij RWS. Afmeermogelijkheden en afloopsteigers worden knullig gemaakt, peilschalen die op de kop staan, scheepvaartseinen die verkeerde kant op staan, brugwachters op rivieren die niet weten wat op- of afvaart is; we maken het nu ineens allemaal mee. Zelf ben ik ook al verschillende verkeersborden tegengekomen die reglementair helemaal niet juist zijn. Of betonning die niet de juiste kleur heeft.

Hoe kan dat.....? We moeten er toch van uit kunnen gaan, dat deze organisatie de juiste kennis en ervaring in huis heeft?

Wij vragen ons dan ook af of er niet meer mensen bij Rijkswaterstaat moeten komen werken met een binnenvaart achtergrond, waarmee ze (naast een goede opleiding natuurlijk) ook weer wat praktijkervaring kan binnenhalen.

Al met al veel werk aan de winkel dus.

Ik wens iedereen een goede vaart en geniet ervan.

Fokke Wijkstra

UITNODIGING

BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING
Ten behoeve van voorstel wijziging statuten

Geachte collega's

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

22 september 2018

De vergadering zal gehouden worden in
"Appartementen Senioren Harmonie"
Gaesbeekstraat 11 (t.o. nr 38)
3081 NL Rotterdam
Aanvang 10.00 uur.
De zaal is open vanaf 9.30 uur.

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.
Na de middag, vanaf 13:30 uur is de vergadering openbaar
en mag u dus collega's, die nog geen lid zijn, uitnodigen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering om 17:00 te sluiten.
Na afloop is er gelegenheid van gedachten te wisselen onder het genot van
een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten op 22 september a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Agenda
Buitengewone Algemene Vergadering 22 september 2018

(voorlopige) AGENDA OCHTENDDEEL: (aanvang 10:00)

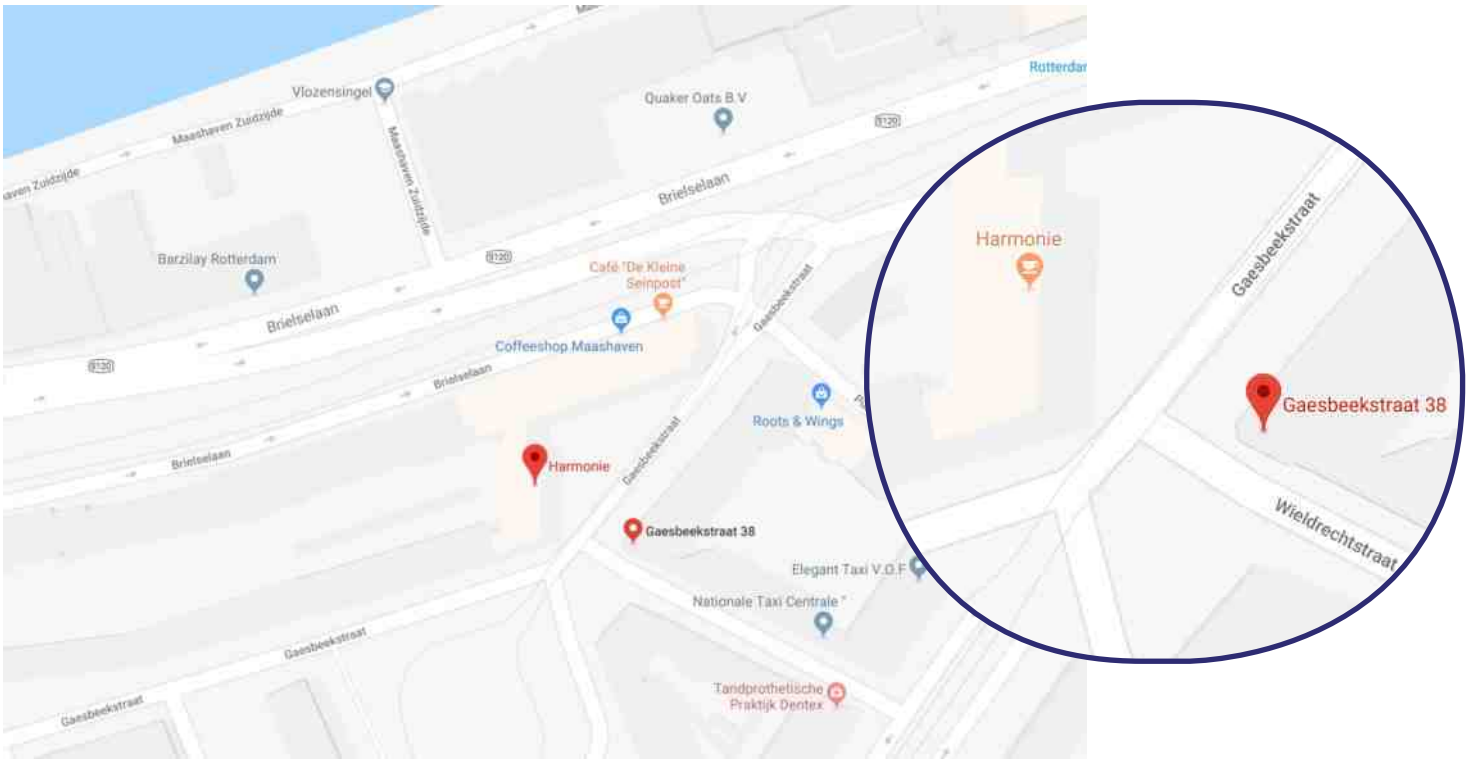
1. Opening en rede voorzitter
2. Goedkeuring agenda
3. Goedkeuring (aangepast!) verslag voorjaarsvergadering (zie deze nieuwsbrief)*
4. Mededelingen
5. Bestuursperikelen/bestuursfuncties
6. STATUTEN aanpassing voorstel*
7. Klimaattafel en ASV
8. Overleggen (evofenedex/WBA/WBR/CCRRijnvaartcommissaris/Ministerie/politiek/ILT)
9. Petitie uitreiking
10. Wat verder ter tafel komt
11. Rondvraag
12. Sluiting ochtendgedeelte

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

1. Opening
2. Mededelingen (o.a. uit het ochtendoverleg)
3. ILT en boetebeleid: voortgang evaluatie
4. Politiek: o.a. Roy Van Aalst (PVV) deelt zijn visie op de binnenvaart met aanwezigen
5. (Resultaten) petitie-uitreiking/ gesprek met de Minister
6. Samenwerking evofenedex en ASV, een presentatie van Joost Sitskoorn, manager evofenedex
7. Klimaattafel/ vergroening van de binnenvaart
8. Nautisch technische zaken (zoals spitssluitingen, ligplaatsenbeleid, gevolgen laag-water en dergelijke)
9. Wat verder ter tafel komt/ Rondvraag
10. Afsluiting middagdeel met een drankje en een hapje

* VOORSTEL STATUTEN WIJZIGING:
*Toevoeging notulen Voorjaarsvergadering van de Algemene Leden Vergadering van de Algemeene Schippers Vereeniging ASV. Statuten. Het bestuur en de denktank stellen de leden voor om de statuten te veranderen omdat deze verouderd zijn. De akte is opgemaakt op 31 januari 2000 en dus ondertussen 18 jaar oud , 18 jaar waarin de binnenvaart ook veranderd is, en heeft een update nodig . Tevens is de manier van werken binnen de ASV veranderd en werken we niet meer met een dagelijks bestuur maar met een denktank ter ondersteuning van het bestuur. Ook is de vraag naar een mogelijk lidmaatschap van ZZP-ers een toevoeging die een statuten verandering noodzakelijk maakt.

“Appartementen Senioren Harmonie” - Gaesbeekstraat 11 (t.o. nr 38) - 3081 NL Rotterdam



Verslag ledenvergadering

Opening.
Om 10.05 opent Sunniva Fluitsma de vergadering. Zij is de woordvoerder van de ASV tegenwoordig en vandaag de technische voorzitter van deze vergadering. Zij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs en geeft de nieuwe voorzitter van de ASV, Gerberdien le Sage, het woord.

Voor Gerberdien is het de eerste keer als voorzitter van de ASV en heet ook alle mensen welkom.

Gerberdien spreek de rede uit.

Goedkeuring agenda
De agenda wordt goedgekeurd.

Goedkeuring verslag
Het verslag wordt goedgekeurd en de notulist wordt bedankt.

Wel heeft Fokke Wijkstra nog enkele vragen.

- *Is er al gekeken naar een internationale afdeling van de ASV.*

Antwoord: nee

- *Controle van de ambtenaren van de ILT tijdens de rusttijden.*

ILT zegt dat ze dat niet doen, maar het mag wel.

- *SP had het over een mailbombardement naar het Ministerie toe. Is daar nog wat mee gedaan?*

Dat hadden we zelf moeten doen. We zijn op gesprek geweest bij de SP en daar hebben we vooral duidelijk gemaakt dat het 5 voor 12 is en dat de schepen snel aan het verdwijnen zijn. De SP is erg betrokken en enthousiast en heeft ons toegezegd moties voortaan eerder naar ons door te sturen.

Mededelingen

- Er komt een nieuwe privacywet. De ASV is hard bezig om alles op orde te hebben voor 25 mei as. Er wordt gevraagd of de leden het goed vinden, dat de foto's die genomen worden tijdens de vergadering gepubliceerd mogen worden. De leden vinden dat goed.
- Je mag de camerabeelden op je schip alleen nog maar opnemen op je harddiscrecorder als je stickers plaatst, die goed zichtbaar zijn voor iedereen die over het schip loopt.
- Harry Spier doet onderzoek naar vergroening. Hij deelt een formulier uit aan de leden met de vraag dit even in te vullen, zodat er een klein beetje een beeld ontstaat over gedachten van de leden hierover.
- Er komt geregeld de vraag van ZZP'ers of ze lid kunnen worden van de ASV. Wij willen daarom een nieuwe groep maken voor ZZP'ers, zodat ze een eigen plek kunnen krijgen binnen de ASV. De leden vinden dit een goed plan. Er volgt een discussie over wel of niet stemrecht en over de hoogte van de contributie. Het bestuur komt later met een voorstel naar de leden terug.
- Oud-voorzitter van de ASV dhr Geert Dijkstra is onlangs overleden. Daarom wordt een minuut stilte gehouden, ook voor eventueel andere mensen die ons in de afgelopen periode zijn ontvallen.

Financieel verslag
We zijn goed vooruitgegaan het afgelopen jaar. Er zijn veel nieuwe leden en er is een groot positief saldo. We gaan ervan uit dat we dit jaar op dezelfde voet doorgaan. De kascontrolecommissie Harry Spier en Jaring Ruytenberg hebben de boeken weer nagekeken en alles is goed bevonden.

Werking bestuur/denktank
Er zijn afgelopen jaar weer enkele leden toegevoegd aan de denktank. Nieuw denktank lid Leendert Vissers vindt het een chaos als het gaat over de vele mails die er dagelijks binnenkomen. Als je eens 1 of 2 dagen overslaat, is er niet meer doorheen te komen. Sunniva zegt als je heel veel mail hebt, je gewoon bovenaan moet beginnen. Vaak zijn dingen alweer opgelost of brieven verbeterd en hoef je niet alles meerdere keren te lezen en geef je geen antwoord op vragen die al zijn opgelost. Alles wat binnen komt, gaat naar de denktank. Ook de soms wat minder belangrijke dingen en soms moet er ook gewoon snel ergens op gereageerd worden. De politiek komt met een vraag en denkt dat je heel de dag achter je computer zit en gelijk een antwoord hebt. Denktank is een soort overleg per mail en daarom lijkt het soms een chaos. Vaak is enkel oké al voldoende als je het er mee eens bent. Dit geeft veel steun aan de mensen die naar overleggen gaan.

CCR (geluids)eisen
De ASV is al 10 jaar bezig met dit onderwerp. Al 10 jaar roepen wij dat de kleinere binnenvaart gaat verdwijnen en er dus werk van het water naar de weg gaat, omdat de haarvaten niet meer bereikt kunnen worden. In een rapport dat is gemaakt in opdracht van Flevoland staat gewoon, dat er na 2025 geen kleine binnenvaart meer is. Dat is over 7 jaar. Onze nieuwe Minister wil dat de haarvaten bevaren blijven worden, dus moet de Minister NU ingrijpen anders hoeft het niet meer en zijn de kleine schepen verdwenen en komt Nederland vast te staan in de file. Nu is geluid "hot", omdat er bijna niemand aan kan voldoen, dus moet er wat geregeld worden. Maar er zijn nog veel meer regels waar niet aan voldaan kan worden, vooral voor de kleinere binnenvaart.

Er ligt een aangenomen motie in de 2e Kamer, die vraagt om vrijstelling van de CCR regels voor schepen van 86 meter en kleiner. Daar moet de Minister mee aan de slag. Men verwacht na 2025 een omgekeerde modal shift, van water naar weg. Nederland zegt dat Duitsland altijd dwars ligt als het gaat om de CCR eisen, zoals nu ook weer bij de geluidseisen. Maar Duitsland heeft zwart op wit verklaard, dat er geen schepen mogen verdwijnen door de geluidseisen, maar Nederland refereert nooit aan die uitspraak, dus de stelling dat het allemaal "aan die Duitsers zou liggen", dat klopt niet.

Schepen met een kiellegging van na 1976 hoeven niet streng gekeurd te worden op de geluidseisen, omdat die al gekeurd zouden zijn na de bouw van het schip. Toch weten we middels een rapport in opdracht van het Ministerie gemaakt, dat ook geen van de nieuwere schepen aan de eisen kan voldoen.

Schepen van voor 1976 zouden nooit gekeurd zijn op geluidseisen en dat is de officiële reden vanuit het Ministerie en de Rijnvaartcommissarissen waarom zij nu als enige groep wel via proefvaarten en dergelijke gekeurd zouden moeten worden.

Dit keuren moet gebeuren met apparatuur van 2003. Dit is een raar gegeven, want hoe zit het met schepen tussen 1976 en 2003? Waarmee zijn die gekeurd? Dit lijkt toch sterk op rechtsongelijkheid verkocht

als “het helpen van de oudere schepen” door het Ministerie.

Met het voorstel voor een nieuwe meetmethode mag je middelen. Er is een hele moeilijke formule gemaakt. Er zijn 4 meetcondities op verschillende toerentallen. Men gaat ervan uit dat hoe harder je draait, hoe meer lawaai je maakt, maar dat is niet bij elk schip hetzelfde. Experts zeggen dat het maatwerk is en bij geen enkel schip gelijk.

Als je niet aan de geluidseisen voldoet (en aangezien geen enkel schip tijdens het onderzoek aan de geluidseisen voldeed, is de kans dat een schip wel voldoet minimaal) moet je REDELIJKERWIJS aantonen, dat je je best hebt gedaan om het toch te halen. Over het woord redelijkerwijs is Gerberdien naar een overleg geweest. Daar kwam naar voren dat “redelijkerwijs” niet in richtlijnen is te omschrijven. Als het je toch lukt om redelijkerwijs je best te doen, moet je wel binnen de marges blijven van 5 decibel in woning en stuurhut en 10 decibel in de slaapkamer. Men heeft ook nagedacht over antigeluid, maar dat blijkt niet te werken. Oordopjes is verreweg het goedkoopste maar dat mag weer niet als oplossing. Men wil wel, dat je investeert in geluidreductie.

Conclusie: *Het Nederlandse Ministerie van IenW is er duidelijk op uit dat een deel van de vloot verdwijnt. Men heeft dan ook letterlijk gezegd op het Ministerie, dat Nederland een moderne vloot wil. Het standpunt van de ASV is: wat niet kan, kan niet; dus moet je de eisen van het geluid terugdraaien.*

Willem Stam vraagt hoe andere bonden hierin staan. Gerard Kester (BLN) heeft tijdens een overleg gezegd “wie wil er nu op een oud schip” dus dat lijkt duidelijk: BLN zet zich niet in voor die groep schepen. Cor le Sage zegt, dat dit verhaal alleen nog maar een voorstel is. Als het niet wordt goedgekeurd, moet iedereen keuren op geluidseisen zoals vastgesteld in het ROSR. De ASV is er ook niet op uit dat iedereen moet keuren; de ASV wil heel de regeling van tafel voor iedereen.

Fokke Wijkstra vraag of dit geen rechtsongelijkheid is, voor 1976 wel keuren en na 1976 niet? Sunniva antwoordt dat na de middag Peter van Dam van “van Dam en Kruidenier advocaten” er zal zijn om te spreken over het boetebeleid. Met hem is afgesproken op een later moment eens na te gaan of dit “aanvechten op rechtsongelijkheid” een begaanbare weg is. De reactie van Van Dam en Kruidenier was geïnteresseerd. Peter van Dam zegt dat het een interessant onderwerp is. Daar moeten wij over gaan nadenken, want dat kost natuurlijk veel geld om dat uit te laten zoeken door een advocaat.

Wij moeten duidelijk maken aan het Ministerie, dat al die onzinnige investeringen doen niet de weg is naar vergroening. Aangetoond is dat 2600 schepen niet aan de geluidseisen kunnen voldoen, dus loopt Nederland vast als al deze schepen eruit gaan. Er zal dan veel meer over de weg vervoerd gaan worden en dat is geen milieuwinst. Wij moeten via het voorbeeld van de gekte van de geluidseisen aantonen, dat al deze onzinnige CCR eisen de binnenvaart ruïneren. Wij willen een brief gaan sturen naar Europa, zodat de mensen daar weten wat er speelt en ze dus later niet kunnen zeggen dat ze het niet geweten hebben. In Nederland zou er een nieuwe petitie over de CCR-eisen gemaakt moeten worden, zodat wij er alles aan gedaan hebben om dit te stoppen.
Boetebeleid.

Naar aanleiding van de petitie over het boetebeleid heeft het ILT de ASV uitgenodigd voor een gesprek, waarbij van de brancheorganisaties alleen de ASV aanwezig was. Dit heeft in januari plaatsgevonden en alles was bespreekbaar. Er is een nieuwe directeur en dat is wel een vooruitgang. Het was een positief gesprek, dus hopen we op een oplossing. Bij de evaluatie is ons gevraagd naar input; een positieve ontwikkeling ons realiserend dat de ASV tot nu toe bij veel overleggen is buitengesloten. Bij de vorige directeur was het handhaven en nog meer handhaven. Het lijkt erop dat men bereid is er goed naar te kijken en eventueel zelfs wetten wil gaan veranderen.

Politiek.
Na de verkiezingen zijn er weer allemaal nieuwe gezichten voor de binnenvaart. Dhr Sienot van D66 is vanmiddag aanwezig. We zijn weer naar Den Haag geweest om met de woordvoeders van verschillende partijen te spreken. De binnenvaart krijgt veel aandacht van de politiek. Er zijn ook verschillende woordvoerders die een keer mee willen varen. Men denkt dat we dan een datum met tijd en plaats kunnen prikken, maar zo werkt dat niet in de binnenvaart. In ieder geval zullen we proberen afspraken te maken. Verschillende leden melden zich, dat men wel iemand van de politiek wil ontvangen.

WBR
Doortje Grooten meldt dat er een groot probleem is met ligplaatsen voor droge bulk in de Botlek. Verschillende ligplaatsen verdwijnen naar de tankvaart, terwijl er steeds meer overslag in de Botlek komt van droge bulk. Verschillende overslagbedrijven verhuizen van elders naar de Botlek. Dus wordt het probleem alleen maar groter. Hier moet echt iets aan gedaan worden. Ook aan het Noordereiland verliest de binnenvaart ligplaatsen.

Rondvraag
Cor le Sage vraagt waarom de binnenvaart niet aan de Surinamekade en Sumatrakade mag liggen. Het is verboden om daar te liggen, omdat er een bom onderwater ligt. Die moet worden weggehaald, maar het voetgangerspontje vaart er wel. Piet Bennik antwoordt dat je nu in de IJhaven 24 uur mag liggen. Je moet dat wel melden aan de havendienst.

Adriaan de Voogd van der Straaten zegt dat ze wel moeten gaan opschieten met de nieuwe sluis in Helmond, want de oude staat op instorten. Jos Evens antwoordt dat er nu 2 nieuwe sluizen komen, omdat 1 niet kon door het waterhoogte-verschil. Wanneer deze nieuwe sluizen er komen, is nog niet bekend.

Henk van Heukelom zegt dat het ponton in de Maashaven er nog steeds ligt. Gerberdien antwoordt dat het klopt; ze gaan nu in gedeelten naar de werf en komen dan op een andere plaats terug. Maar zolang ze niet naar de werf gaan, mag je er gewoon op blijven liggen.

PAUZE

Technisch voorzitter Sunniva Fluitsma opent het middaggedeelte van de vergadering en verwelkomt de velen die er bij zijn gekomen voor het openbare gedeelte van de vergadering.

Paul Markusse heeft het jaarverslag gemaakt en leest dit voor.

Boetebeleid
Peter van Dam (geen familie) van Van Dam

en Kruidenier advocaten gaat iets vertellen over de juridische aspecten wanneer je een boete krijgt. Wanneer je een boete krijgt, noemt men dat een “voornemen tot boete oplegging”. Je hebt dan 2 weken de tijd om een zienswijze in te dienen bij ILT, dit hoeft niet. Als je belt, wil ILT je soms wel wat meer tijd geven. Dan komt het boetebesluit en daar heb je 6 weken de tijd en niet langer om een bezwaarschrift tegen in te dienen. ILT beslist over de boete en als je het er niet mee eens bent, kun je naar de rechter en heb je weer 6 weken de tijd en niet langer. Je moet wel de opgelegde boete betalen. Daarna zou je nog een keer naar de Hoge Raad kunnen. De procedures zijn ingewikkeld, maar je kunt het helemaal zelf doen zonder advocaat. In het begin keurt de slager zijn eigen vlees. Er wordt een boete opgelegd door ILT, het beroep komt binen bij ILT, maar je kunt altijd naar de rechter. De rechter kijkt dan naar de procedures. Hij kan niet veel doen aan de hoogte van de boetes; die staan vast. Je moet wel met hele goede argumenten komen om de rechter te overtuigen. Er was geen ligplaats omdat het vol was met schepen, is voor de rechter niet genoeg om de boete te verlagen. ILT mag je niet beboeten, wanneer je teruggezet wordt in exploitatiewijze. Dan zou je een dubbele boete krijgen en dat mag niet, heeft de rechter beslist.

ILT heeft handhavingsplicht. Dit houdt in dat wanneer men een overtreding constateert, men verplicht is u een boete te geven. De hoogte van de boetes is op een juridisch goede manier vastgesteld; het moet een afschrikwekkende werking hebben. De Minister heeft alles afgewogen en daar moet de rechter het mee doen. Het moet wel evenredig zijn. Je kunt dus boetes niet 1 op 1 voor iedereen hetzelfde laten gelden. Wat betreft economisch belang; het verschil tussen groot en klein schip is een beleid en geen juridisch verhaal. Daar kan een advocaat of rechter niet veel mee. Je moet dus een goed onderbouwd verhaal hebben om de rechter te kunnen overtuigen. Er is niet zomaar een bijzondere omstandigheid.

Jos Evens vraag hoe het zit met een dwangsom. Dit is een extra prikkel om te zorgen dat je je aan de wet houdt, zodat je niet gelijk weer de wet overtreedt.

Jos vraagt hoe het zit als je gekeurd bent en alle papieren zijn in orde. Kan de ambtenaar wanneer deze aan boord komt, dan alsnog op deze dingen controleren? Ja, dat mag; de ambtenaar moet wel bevoegd zijn om daar op te controleren.

Cor le Sage vraagt als je een zienswijze indient als je een bestuurlijke boete hebt gekregen, je deze ook bij de rechter kan gebruiken? Ja, je kunt bij de rechter natuurlijk niet met een heel ander verhaal komen.

Fokke Wijkstra merkt op dat bij de boetelijst geen economisch belang is toegepast. Er is een ongelijk speelveld als je met te weinig personeel vaart. Het is goed of het is fout. Daar zit niks tussen daarom kan de rechter niet veel.

Huib Ooms merkt op dat de schipper termijnen heeft waar aan hij zich moet houden. Hoe zit dat met het ILT? Want je moet nogal lang wachten op een uitspraak. ILT heeft geen termijnen waarin ze uitspraak moeten doen.

D66 / dhr Matthijs Sienot

Dhr Sienot is de woordvoerder van D66 als het gaat om Mobiliteit en vervoer, dus ook de binnenvaart. Hij is voor vergroening en wil zich inzetten voor elektrische auto’s en fietsen en is blij dat er ook al een elektrisch binnenvaartschip is. Maar de binnenvaart moet ondanks dat het veel schoner is ten opzichte van de vrachtwagen ook vergroenen.

Sienot begrijpt dat het in de binnenvaart niet zomaar is gerealiseerd. Hij is voorstander van meten aan de pijp om nu eens te onderzoeken hoe schoon of hoe vuil de binnenvaart nu werkelijk is, ook de oudere motoren. Er moet meer geld naar de binnenvaart om die nieuwe schone motor te kunnen betalen. D66 heeft een motie ingediend, en die is ook aangenomen, dat er meer vervoer van de weg naar het water moet. Nu gebeurt het juist andersom; er gaat meer vervoer van water naar de weg.

De Minister wil pas over 5 jaar de “maut” voor het vrachtverkeer over de weg invoeren om het vervoer over de weg duurder te maken. Dat moet sneller. Er is veel onderlinge concurrentie in de binnenvaart en dat kost diezelfde binnenvaart ook veel geld. Verladers moeten ook over de brug komen door het milieuakkoord van Parijs. Zij moeten de binnenvaart hierin een kans geven. Ook probeert dhr Sienot meer jongeren naar de binnenvaart te lokken via het onderwijs.

David Twigt zegt dat vergroening samenhangt met het toekomstperspectief en dat de ASV al meer dan 10 jaar bezig is op Europees niveau om meer vervoer naar de binnenvaart te krijgen. Met het Europese Witboek Vervoer, dat om modal shift vraagt, wordt niets gedaan, zeker niet door Nederland. De EVO zegt bovendien keihard dat de verladers niet gaan betalen voor vergroening van de binnenvaart. Waarom zou een groot deel van die binnenvaart vergroenen? Panteia zegt in zijn rapport dat er na 2025 geen kleine binnenvaart meer is. Dat is de helft van de vloot en dat zal dan allemaal naar de weg gaan. “U heeft straks een groenere binnenvaart maar de helft van het vervoer is naar de weg verhuisd. Wat is er dan gewonnen?” werd gezegd. Dhr Sienot antwoordt dat hij nu ruim 100 dagen bezig is en niet in één keer alles op kan lossen. Hij probeert er alles aan te doen om de binnenvaart te behouden.

Dhr van Doorn, Rijnvaartcommissaris, vraagt of er geld is vrijgemaakt voor de binnenvaart in het vergroeningsfonds en zo ja, wat gaan we daar mee doen? Dhr Sienot antwoordt dat er wel geld is maar niet apart voor de binnenvaart. Hij heeft geen idee hoe de Minister dit voor de binnenvaart wil gaan uitvoeren.

Leonard Dodewaard zegt dat mensen niet positief zijn over deze bedrijfstak. Het wordt je steeds moeilijker gemaakt.

Sjaak van Wijk vraagt zich af of het geen optie is om verladers per ton vervoerde tonnage te belasten en dit in een groenfonds te stoppen; bijvoorbeeld 5 tot 10 cent belast en je komt al een heel eind. Dhr Sienot antwoordt dat de maut voor de vrachtwagen ook in het vergroeningsfonds gaat. De schippers wezen erop dat het er wel om ging dat dan de verladers daarin zouden bijdragen, niet de schippers. Uiteindelijk sprak de heer Sienot zijn steun uit voor dit idee.

EOC / dhr Tom Boerema

Dhr Boerema komt uitleg geven over certificeringen. Er zijn wat dingen veranderd. Zo wil men af van de tijdelijke certificaten. Als er al een tijdelijk certificaat wordt afgeven, moet het schip wel in orde zijn. Je certificaat is 7 jaar geldig dus in het 7e jaar moet je alles keuren en goed bevonden worden voordat je oude certificaat is afgelopen. Je mag 1 jaar voor afloop van je oude certificaat opnieuw keuren. Als je in het 7e jaar keurt, sluit je nieuwe certificaat aan op het oude. Als je eerder keurt, gaat je nieuwe datum in op de dag van de droge keuring.

Dubbelplaten is dankzij een bericht van

BLN een hot item. Wij hebben vele telefoontjes ontvangen van verontruste leden. Er is eigenlijk niet veel veranderd. Als de kim bv 6 millimeter moet zijn en hij is 6,1 mm dan mag je verdubbelen. Als de kim 5,9 mm is, zou het er uit moeten.
Piet Bennik spreekt uit dat het dubbelen, zoals we kennen niet gewoon zal kunnen doorgaan, omdat de dubbelplaat hoogst waarschijnlijk is aangebracht, omdat de originele beplating te dun was.

Geluidseisen.
Geluid bevat maar 3 van de 139 punten in de overgangsbepaling van de CCR. Slaapvertrekken is het grootste probleem. Tijdens onderzoeken zijn spitsen en schepen met de stuurhut boven de schroef niet onderzocht en dit zijn nu net de schepen met de grootste problemen. Als je niet kunt voldoen aan de eisen (en dat geldt voor veel schepen), heb je 3 alternatieven:

1. Je moet kunnen aantonen dat je redelijkerwijs je best hebt gedaan. Over het woord redelijkerwijs is een overleg geweest met allerlei bonden en instanties maar men is er niet uitgekomen wat redelijkerwijs is. Als het wel redelijkerwijs is, mag je 5 decibel verhogen in de woning en 10 decibel in de slaapkamer. Ook antigeluid is besproken, maar dat was geen oplossing.
2. Exploitatiewijze kunnen bewijzen met een tachograaf. Geluidsgrens wordt gemeten en je moet laten zien, dat je daar niet boven komt.
3. Gemiddeld toerental. Men heeft een ingewikkelde formule bedacht om zo de geluidswaarden naar beneden te krijgen. Dit lijkt mooier dan het is. Bij het ene schip gaat het geluid omhoog bij meer toeren, bij het andere schip is het juist andersom. Tijdens het overleg kwam duidelijk naar voren dat het maatwerk is per schip, dus dat zo'n formule lang niet bij ieder schip gaat werken.

Standpunt ASV

- Redelijkerwijs niet aangeven in geldbedragen.
- Geluid is niet het enige probleem; er zijn 139 overgangsbepalingen.
- Moet de CCR deze problemen niet oplossen door het af te schaffen, omdat bewezen is dat een groot deel van de binnenvaart er niet aan kan voldoen.

Het zijn vaak de kleinere schepen, die de grootste problemen hebben als het gaat over geluid en andere CCR eisen. En dat zijn nu juist de categorie schepen die kunnen concurreren met het wegvervoer.

- Het is duidelijk dat door de CCR er een koude sanering in beweging is gekomen.
- Het is duidelijk dat er een omgekeerde modal shift is.
- Het is duidelijk dat het Ministerie van de oude schepen af wil
- Het is duidelijk dat de politiek hier wat aan moet doen

Als ASV gaan wij de Europese politici aanschrijven en duidelijk maken hoe groot het probleem is. Wij gaan een petitie maken voor de Nederlandse politiek, zodat die het beleid in Europa kunnen keren. Wij gaan ervoor zorgen, dat iedereen van het grote probleem op de hoogte is, zodat er later niet gezegd kan worden "wij wisten er niets van".

Rijnvaart
Er is veel te doen over de ligplaatsen op de Rijn en met name in Keulen. BLN neemt hierbij het voortouw zonder met wie dan ook in overleg te treden. Eigenlijk hoort dit via de ESO te lopen maar daar horen we helemaal niets van. De Rijnvaartcommissaris vraagt om een lijst met verdwenen ligplaatsen om dit nogmaals op de agenda te krijgen bij Europa. Er is een lijst, die gemaakt is door ASV en BLN samen, maar BLN heeft een andere lijst gemaakt zonder overleg met de ASV. De ASV heeft alsnog de andere lijst verstuurd en nu heeft de Rijnvaartcommissaris 2 lijsten. Dhr van Doorn (Rijnvaartcommissaris) wil nu eerst de samenvatting van de 50 verdwenen ligplaatsen en 60 ligplaatsen die op de nominatie staan van BLN gebruiken en later de volledige lijst van de ASV en BLN. De ASV is het hier niet mee eens en wil dat de Rijnvaartcommissaris de volledige lijst gaat gebruiken. Sunniva zegt dat de samenwerking met BLN nog steeds niet echt wil vlotten, maar dat de Rijnvaartcommissaris nu genoeg input heeft om dit probleem aan te kaarten. Wat de verantwoordelijkheid van de CCR is in deze blijft onduidelijk. Fokke Wijkstra vraagt zich af of er iets moet veranderen zodat de CCR meer zeggenschap krijgt in deze. Dhr van Doorn zegt dat uiteindelijk alle zeggenschap naar Europa gaat.

Rondvraag
David Twigt vraagt hoe het zit met de inbouw van CCR2 motoren. Tom Boerema (EOC) zegt dat motoren tot 300 kw voor 1–1–2019 en daarboven voor 1-1-2020 ingebouwd dienen te zijn. Gerberdien merkt op dat er in een overleg was gezegd, dat dit met een half jaar is verlengd. Tom gaat het nakijken en komt daar later per mail op terug.

17.00 sluit de technisch voorzitter Sunniva Fluitsma de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Gesprek met Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
mevrouw van Nieuwenhuizen.

Op 26 juni jl. mocht de ASV, bijgestaan door evofenedex aan de Commissie Infrastructuur en Waterstaat de petitie aanbieden. De Commissie Infrastructuur en Waterstaat heeft ons alle ruimte gegeven om wederom voor deze problematiek aandacht te vragen. Op 10 juli jl. mocht de ASV de zaken toelichten tijdens een gesprek met Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw van Nieuwenhuizen.

Tijdens dit 45 minuten durend gesprek was het hoofdonderwerp de achtergronden van de petitie betreffende de CCR eisen.
De houding van de Minister was hartverwarmend, begripvol en bezorgd. Waarbij de indruk ontstond dat deze Minister veel waarde hecht aan de (diversiteit van de) binnenvaartvloot. Ook kreeg de ASV delegatie de indruk dat deze Minister er veel aan gelegen is de waardevolle Nederlandse vloot waar mogelijk is te beschermen tegen aantasting en afbraak.

De boodschap vanuit de ASV was: Wij hebben nu 10 jaar op allerlei manieren gepoogd deze afbraak een halt toe te roepen. Er is geen tijd meer voor onderzoeken of iets dergelijks. Er moet op zeer korte termijn een pas op de plaats gemaakt worden en vervolgens besluiten wat er WEL aan eisen doorgevoerd gaat worden waarbij nut, noodzaak en haalbaarheid de uitgangspunten moeten zijn.

In de 45 minuten dat er gesproken was, werd er begonnen om te bespreken wat er aan de ROSR ten grondslag ligt, hoe het besluit om met terugwerkende kracht einddata in te voeren bij het voldoen aan nieuwbouweisen voor bestaande schepen is genomen. En waarom de CCR besluiten aanvechtbaar zijn.

Allereerst ging het dus over het CCR rapport uit 2002; Schepen van de toekomst. Daarover heeft de ASV haar mening gegeven, in dit gesprek, maar ook bij het uitreiken van de petitie naar de Commissie IenW en naar de Minister. De volledige reactie zoals gestuurd naar de Minister en de Kamercommissie is te lezen in de ASV nieuwsbrief van augustus 2018.

Tijdens het gesprek hebben we in ieder geval aangegeven dat de opzet van het rapport Schepen van de Toekomst duidelijk is; men vindt het ongewenst dat schippers hun schepen zo lang houden en wil door regelgeving afdwingen, dat er in plaats van behoud van schepen overgegaan wordt op nieuwbouw. Vervolgens spreekt men wel af, dat men iedere 5 jaar zal evalueren hoe de ontwikkelingen zijn, wat men dus niet heeft gedaan. En men spreekt af dat bepaalde segmenten in de markt niet harder getroffen mogen worden dan anderen (ASV; wat ons betreft dus de schepen tot 1.500 ton). Doordat men niet evalueert, gebeurt hier verder niets mee.

Conclusie rapport Schepen van de Toekomst

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.

Vervolgens zijn we wat dieper op een aantal zaken ingegaan.
Zo heeft de ASV duidelijk gemaakt aan de hand van keuringsrapporten, dat er wel degelijk een groot verschil is in de wijze van keuren tussen de verschillende landen, ook al

wordt er constant gezegd dat dit voor alle landen hetzelfde zou zijn.

Het voorbeeld betreft de keuringsrapporten, uitgereikt aan de Minister. Samengevat:

Verschil in keuring (tussen Nederland en Duitsland) aanschouwelijk gemaakt
Recent voorbeeld betreft motorschip uitgereikt aan de Minister

Eisen en controle bij Keuring in Nederland	Eisen en controle bij keuring in Duitsland
rapport is van het NBKB van het jaar 2016	rapport van Duitse SUK vanwege verkoop schip 17-05-2018
Schip moet aan ROSR 1995 voldoen	Geen notitie
Casco keuring	Ja
Schroefasspeling	Geen keuring
Roerspeling keuringrapport gevraagd	Geen inspectie
Boegschroefbediening	Geen inspectie
Tekeningen elektriciteit	Niet gevraagd
Certificaten CCR	Niet gevraagd
Stickers zwemvesten	Geen inspectie
Noodstroom	Geen inspectie
Inbouwverklaringen	Niet gevraagd

Het is NIET zo dat schepen die een buitenlands certificaat hebben in Nederland gecontroleerd zouden worden of ze wel aan alle eisen voldoen.

Over de controle van technische onderdelen zijn afspraken gemaakt. Het blijkt niet de bedoeling om na te gaan of een schip aan de eisen zoals gesteld in de EG-richtlijn 2006/87 of het ROSR 1995 voldoet. Dit wordt getoetst bij de certificering.
We vragen om onze opmerkingen serieus te nemen, dat de regels officieel dan wel hetzelfde zijn maar de UITVOERING daarvan heel verschillend uitpakt.
Het gaat niet over vrijstellingen. Het gaat over eisen, regels of voorschriften op een heel verschillende manier toepassen.
Het is dus een misverstand dat alle schepen van de Rijnoeverstaten op dezelfde wijze zouden voldoen aan eisen zoals gesteld in de EG-richtlijn 2006/87 of het ROSR 1995.

Of een schip voldoet aan eisen zoals gesteld in de EG-richtlijn 2006/87 of het ROSR 1995 wordt NIET gecontroleerd door handhavers in de diverse landen. Het is dus niet zo, dat we ervan uit kunnen gaan dat de uitvoering van de regelgeving voor alle binnenvaartondernemers gelijk is.
Het blijkt een misverstand te zijn dat alle landen de CCR regelgeving op dezelfde manier zouden uitvoeren OMDAT er in alle landen controle zou bestaan. Ook ILT controleert niet of (buitenlandse) schepen aan de eisen (voorwaardelijk voor het verkrijgen van een certificaat van Onderzoek) voldoen.
De ASV heeft benadrukt dat wij er niet op uit zijn, dat in die landen ook zo gekeurd moet worden, maar dat dat een reden is waarom er in andere landen veel minder misbaar is over deze regels. De wijze van uitvoering is voor een groot deel bepalend wat het effect is.

Ook is duidelijk gemaakt dat als er in andere landen (Wallonië en Frankrijk) enorme subsidies worden gegeven op investeringen, dat ook maakt dat de pijn daar lang niet zo gevoeld wordt als bij de Nederlandse schippers. Dus de conclusie is dat de grootste, meest diverse vloot - de Nederlandse - slecht voor haar eigen waardevolle schepen zorgt in vergelijking met de ons omringende landen.

Bovendien is de visie op het onwerkbare karakter van de hardheidsclausule neergelegd, waarbij de ASV heeft getracht duidelijk te maken dat dat geen uitweg biedt.

Er is gesproken over het grote aantal uit de beroepsvaart verdwenen schepen en het feit dat in sommige categorieën schepen er al geen vervoerszekerheid geboden kan worden. Ook werd door de ASV vermeld dat er geen duidelijke cijfers worden bijgehouden over in bedrijf zijnde binnenvaartschepen en dat andere landen dat veel beter doen. Daardoor kunnen wij veel slechter conclusies trekken over de gevolgen van deze maatregelen.

De geluidseisen was een pittig onderwerp, waarbij de ASV volhoudt dat rapporten hebben aangetoond dat de eisen onmogelijk zijn voor zo ongeveer de hele sector en dat het een aanfluiting is om net te doen alsof juist de oudere schepen geholpen zouden worden met de voorstellen vanuit de Nederlandse Rijnvaartcommissarissen, die vermoedelijk aangenomen worden. Ook nu weer bleek dat de bedoeling blijft, dat alleen de schepen met een kiellegging van voor 1976 een geluidskeuring zouden moeten ondergaan, omdat de schepen die nieuwer zijn aan de geluidseisen zouden voldoen. Iedereen weet dat dat aantoonbaar onwaar is en dat juist de schepen die beschermd zouden moeten worden volgens aangenomen moties (niet alle oudere schepen zijn klein, maar bijna alle kleinere schepen zijn van voor 1976) onderworpen worden aan een onmogelijke opgave. Daarbij heeft de ASV ook nog eens gewezen op de uitspraken van de Duitse Rijnvaartcommissaris, dat deze geluidseisen er zijn om personeel te beschermen en niet zouden mogen leiden tot het opgeven van het schip van de particuliere schipper.

De ASV heeft aan de hand van dit voorbeeld duidelijk gemaakt, dat het wat ons betreft een misverstand is dat Duitsland niets wil en altijd dwars zou liggen, waarbij men (de Nederlandse Rijnvaartcommissarissen) ons wil doen geloven dat, als het aan Nederland ligt, bestaande schepen wel gespaard zouden worden.
De ASV heeft gewezen op de officiële stukken vanuit de CCR, waarbij die uitspraken niet onderbouwd worden. Integendeel: Het vreemde is dat wel in een officieel CCR stuk betreffende de geluidseisen (Cesni/pt(16)41) van een Duits delegatielid staat:
"Het voorstel is gebaseerd op de overweging dat enerzijds de bemanningsleden aan boord beschermd moeten worden tegen onaanvaardbare geluidsniveaus en anderzijds ook de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven."

Dat is in strijd met het voorstel van de Nederlandse delegatie betreffende geluidseisen waarvan vastgesteld is (middels een rapport van TNO) dat geen enkel schip aan de geluidseisen kan voldoen, maar alle schepen met een kiellegging van voor 1976 middels een proefvaart zullen moeten aantonen, dat zij wel kunnen voldoen….dus juist de schepen zonder personeel…met alle gevolgen van dien.

Het is verheugend om te merken dat er steun is van verschillende kanten voor onze petitie. Naast schippers zijn er ook de bevrachters en de verladers, die erkennen dat deze sector bedreigd wordt als er niet ingegrepen wordt.
De CCR regelgeving is geen natuurramp die over ons gekomen is. Het is beleid op aantoonbaar verkeerde (achterhaalde) gronden door mensen bedacht en uitgevoerd.

Als de consequenties zodanig zijn, dat de hedendaagse maatschappij een ander beleid wil, dan is het onverteerbaar dat deze kaalslag doorgaat alleen omdat dat nu eenmaal zo afgesproken zou zijn.

Wij hebben Minister van Nieuwenhuizen horen praten en we hebben meegemaakt hoe deze Minister luistert. Als er een Minister is die ons de hoop heeft gegeven het in ieder geval ter discussie te WILLEN stellen, dan is het deze Minister wel. We weten dat wij, de binnenvaart, daarmee de Minister veel druk opleggen. Er is immers nauwelijks tot geen tijd meer om dit beleid te herzien.

Maar juist nu, nu de maatschappij vastloopt wat vervoer betreft, nu het milieuvraagstuk zo breed aanwezig is, juist nu is

het HET moment om de koers te wijzigen.

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

Overige zaken
Het verhaal over de ROSR heeft zoveel voeten in aarde gehad, dat er geen tijd overbleef om uitgebreid bij andere zaken stil te staan. Wel heeft de ASV haar milieufiche en de brief over Grave die we gestuurd hadden, uitgereikt aan de Minister. Er zijn natuurlijk heel veel zaken die van groot belang zijn voor de binnenvaartsector tenslotte.

Het was een levendig gesprek met een uitermate geïnteresseerde Minister, waarbij de ASV zich realiseert dat wij ontzettend veel van haar vragen. Maar we blijven erbij; als er een Minister is die hier het verschil in kan maken, dan is het deze Minister. De Minister heeft een vervolggesprek beloofd en daar zien wij reikhalzend naar uit, waarbij we hopen dat we dan ook meerdere belangrijke onderwerpen over het voetlicht kunnen brengen.

Voor de Minister: Achtergronden van de petitie

Bij het gesprek met Minister van Nieuwenhuizen heeft de ASV een uitleg gegeven waarom het rapport Schepen van de Toekomst aan de basis ligt van alle ellende. Ook heeft de ASV haar visie gegeven op rapport.

Reactie ASV op het Eindrapport Schepen van de Toekomst (CCR) uit 2002, de basis van de besluitvorming
De ASV wil aan de hand van bovenstaand rapport duidelijk maken wat de oorzaak is van gewraakte regelgeving en waarom de ASV ervan overtuigd is dat het anders kan en moet.

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

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

Wij hebben slechts delen uit het totale rapport overgenomen en van commentaar voorzien. Het complete rapport wordt bij de aanbieding van de petitie "geef de Binnenvaart toekomst" gevoegd.

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

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

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

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

De tijd is op
ASV: het is nu bijna 2020 en er is niet veel meer mogelijk. Na 10 jaar inzet vanuit de ASV om de CCR op andere gedachten te brengen, na 10 jaar inzet om de uitvoering van de regelgeving in Nederland werkbaar te maken, staan we nu voor de laatste fase; het is erop of eronder. Na 2020 is er geen weg meer terug.
Hoe het zo gekomen is? We halen een aantal opvallende zaken uit het rapport:

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

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

lasten. Ook een reden om juist de kleinere schepen te koesteren die de haarvaten bevaren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anderzijds is dit beleid gericht op een optimale verdeling van het vervoer over de vervoersmodaliteiten en dit binnen de randvoorwaarden van een vrije vervoersmarkt. Het mechanisme waarmee dit bereikt moet worden is de toerekening van de externe kosten van het vervoer aan de gebruikers. Anderzijds is dit beleid gericht op een optimale verdeling van het vervoer over de vervoersmodaliteiten en dit binnen de randvoorwaarden van een vrije vervoersmarkt. Het mechanisme waarmee dit bereikt moet worden is de toerekening van de externe kosten van het vervoer aan de gebruikers. De binnenvaart neemt daarbij een bijzondere plaats in. De markt van het vervoer over water voldoet aan

alle moderne eisen, de bedrijfstak blijkt innovatief en ondernemend, het vervoer laat weer groei zien, de infrastructuur, die vrij is van congestie, biedt nog ruimte voor groei en het vervoer is mede dankzij het gerealiseerde veiligheidsniveau maatschappelijk, maar ook commercieel gezien, goedkoop. Tegen deze achtergrond moet de positie van de binnenvaart in politieke zin herijkt worden. Omdat de gevolgen van de autonome groei van het wegvervoer maatschappelijk ongewenst zijn, moet meer vervoer ten goede komen aan de modaliteiten met een gunstiger maatschappelijk profiel: kustvaart, binnenvaart en spoor."

ASV: het toerekenen van (ALLE) externe kosten naar de diverse modaliteiten zou inderdaad de binnenvaart mogelijkheden geven. Echter, nu 16 jaar na dit rapport, zien wij nog steeds geen (Europees) vervoersbeleid. Dat betekent dat de binnenvaartsector niet "beloond" wordt voor haar positieve aspecten van vervoer.

CCR: stimulering binnenvaart door transparante markt en modal shift

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

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

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

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

CCR; versterking binnenvaart door regelgeving, ASV: verzwakking concurrentiepositie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Koude sanering kleinere schepen: maatschappelijk gewenst?

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

Onzinnige investeringen: maatschappelijk gewenst?

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

Maatschappelijk gewenst?

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

Diversiteit van de scheepvaart

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

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

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

ASV: Er zijn geen criteria andere dan dat ieder schip aan de nieuwbouweisen moet voldoen. We zien dat er wel degelijk bepaalde segmenten zwaarder getroffen worden. De ASV heeft dat herhaaldelijk aan de orde gesteld bij de Rijnvaartcommissarissen van de CCR, de heer Vermeulen en de heer Mensink. 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.

Sunniva Fluitsma

Misverstanden aangaande CCR regelgeving

Bij het gesprek met de Minister heeft de ASV een aantal stukken uitgereikt aan de Minister. Daarbij was onder andere onderstaand document gevoegd, waarbij de ASV een aantal misverstanden omtrent de zaken aangaande de CCR regelgeving aan de orde stelt.

Misverstand 1: Alle schepen van de Rijnoeverstaten voldoen op dezelfde wijze aan eisen zoals gesteld in de EG-richtlijn 2006/87 of het ROSR 1995

Of een schip voldoet aan eisen zoals gesteld in de EG-richtlijn 2006/87 of het ROSR 1995 wordt NIET gecontroleerd door handhavers in de diverse landen. Het is dus niet zo, dat we ervan uit kunnen gaan dat de uitvoering van de regelgeving voor alle binnenvaartondernemers gelijk is.

Het blijkt een misverstand te zijn dat alle landen de CCR regelgeving op dezelfde manier zouden uitvoeren OMDAT er in alle landen controle zou bestaan. Ook ILT controleert niet of (buitenlandse) schepen aan de eisen (voorwaardelijk voor het verkrijgen van een certificaat van Onderzoek) voldoen.

Zie de instructie aan handhavers geschreven door ILT wat betreft "Toezicht en handhaving binnenvaart: Binnenvaartwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer."

"….Het is niet de bedoeling om na te gaan of een schip aan de eisen zoals gesteld in de EG-richtlijn 2006/87 of het ROSR 1995 voldoet. Dit wordt getoetst bij de certificering."

Misverstand 2: Alle schepen van de Rijnoeverstaten worden op dezelfde wijze gekeurd om in aanmerking te komen voor het Certificaat van Onderzoek en voldoen op dezelfde wijze aan eisen zoals gesteld in de EG-richtlijn 2006/87 of het ROSR 1995

We WETEN ook dat dat niet het geval is, omdat wij op de hoogte zijn van de wijze waarop de keuringen in andere landen plaatsvinden. Het is een kwestie van de lijsten van de inspecteurs uit diverse landen naast elkaar leggen om erachter te komen dat de verschillen groot zijn. Het is ook een kwestie van WILLEN weten. De ASV heeft dat meermaals medegedeeld aan de Rijnvaartcommissarissen, die dit niet onderzoeken.

Misverstand 3: als je niet kan voldoen aan de eisen, dan is er een hardheidsclausule waardoor je niet hoeft te stoppen met varen

Die hardheidsclausule blijkt onwerkbaar in de praktijk en is dus ook geen vluchtweg. Er is een bijlage die daar op in gaat.

Misverstand 4: Deze regelgeving zal toch wel voortkomen uit oogpunt van zaken die zich voorgedaan hebben, zoals ongevallen?

In de reactie van de ASV op het rapport "Schepen van de Toekomst" is aangetoond, dat er zich geen zaken hebben voorgedaan waardoor deze regelgeving van kracht werd. Er is geen andere reden dan dat het duurzame gebruik van deze schepen "economisch niet wenselijk" zou zijn. U kunt een uitgebreide onderbouwing lezen in voornoemde reactie.

Misverstand 5: Duitsland wil niets en ligt altijd dwars: als het aan Nederland ligt, dan worden bestaande schepen gespaard

Dit zijn teksten die wij vaak horen, maar als we naar de officiële stukken vanuit de CCR kijken, zien we die uitspraken niet onderbouwd. Het vreemde is dat wel in een officieel CCR stuk betreffende de geluidseisen (Cesni/pt(16)41) van een Duits delegatielid staat:
"Het voorstel is gebaseerd op de overweging dat enerzijds de bemanningsleden aan boord beschermd moeten worden tegen onaanvaardbare geluidsniveaus en anderzijds ook de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven "

Dat is in strijd met het voorstel van de Nederlandse delegatie betreffende geluidseisen waarvan vastgesteld is (middels een rapport van TNO) dat geen enkel schip aan de geluidseisen kan voldoen, maar alle schepen met een kiellegging van voor 1976 middels een proefvaart zullen moeten aantonen dat zij wel kunnen voldoen….dus juist de schepen zonder personeel…met alle gevolgen van dien.

Persbericht: Sluis Grave

Reactie ASV op onderzoeksrapport OVV ongeval Grave.

21-06-2018

Ruim een jaar nadat de met 2.000 ton benzeen geladen tanker Maria Valentine door de stuw te Grave is gevaren, heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid haar onderzoeksrapport gepubliceerd. De schippers in de denktank van de Algemeene Schippers Vereeniging hebben het rapport bestudeerd en heeft een uitgebreide reactie opgesteld. Deze is toegezonden aan;

- de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
- de Onderzoeksraad voor Veiligheid en,
- de Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat.

De reactie van de ASV gaat in op een aantal zaken, die vanuit de dagelijkse praktijk relevant zijn in het kader van lessen trekken uit wat er heeft plaatsgevonden. Na bestudering van het rapport heeft de ASV de indruk dat de OVV zich onvoldoende op de hoogte heeft laten brengen over die dagelijkse praktijk in de binnenvaartsector. Zo viel het de ASV direct op dat de Maria Valentine niet had mogen vertrekken vanuit Stein, omdat de bemanning onvoldoende rust heeft kunnen nemen buiten de vaartijd. Blijkbaar heeft de OVV dit niet gezien.

Daarnaast hebben 3 van de 7 aanbevelingen betrekking op het varen in de mist. Wat de OVV echter niet heeft meegewogen, is het goede zeemanschap dat een schipper moet toepassen in het besluit wel of niet te gaan varen bij extreme (weer)omstandigheden. Slechts summier gaat het rapport in op de ervaring en bekwaamheid van de bemanning. Daardoor heeft de ASV nog veel vragen over de bemanning en hun handelen. De beantwoording van die vragen is relevant om te beoordelen in welke mate vak(on) bekwaamheid een rol heeft gespeeld in de toedracht en crisisbeheersing.

Aangezien er geen medische oorzaak is gevonden en het feit dat de bemanning 7 maanden de tijd had hun verklaringen bij te stellen (volgens de OVV), twijfelen veel schippers aan het onwel worden van de schipper als directe aanleiding. Wellicht twijfelt de OVV ook hieraan, want er is in het rapport ruim aandacht besteed aan de verwarrende weergave van de situatie te Grave in radarbeeld en digitale vaarkaart. Daarbij doet de OVV de aanbeveling, dat schepen worden uitgerust met een Voyage Data Recorder.

Wat de ASV betreft, zijn er nog teveel punten die in het rapport niet opgehelderd worden om (een deel van) de aanbevelingen tot uitvoering te brengen. De ASV constateert echter, dat overheden na incidenten als deze altijd de neiging hebben extra regelgeving en voorschriften op te stellen voor de binnenvaart. Aan de hand van het rapport acht de ASV dat niet nodig n.a.v. het ongeval te Grave.

Desalniettemin vindt de ASV dat er wel wat geleerd kan worden van dit ongeval. Daarbij moet de aandacht vooral gericht worden op de vakbekwaamheid (het zeemanschap) van schippers en de druk die vanuit opdracht- en werkgevers wordt uitgeoefend om onverantwoorde risico's te nemen.

De ASV heeft met haar uitgebreide reactie getracht te verwoorden hoe (veel) schippers tegen het ongeval te Grave aankijken en het onderzoek van de OVV beoordelen. Omdat het belangrijk is de praktijk te betrekken bij overheidsbeleid is het de Minister aan te bevelen dit schrijven mee te nemen in haar reactie aan de Tweede Kamer en in de te nemen vervolgstappen.

Reactie ASV op Rapport OVV ongeval Grave

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Onderzoeksraad voor Veiligheid
Vaste Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: Reactie vanuit de ASV op het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad Voor de Veiligheid

(OVV) aangaande het ongeval bij stuw Grave op 29 december 2016.

Juni 2018

Middels dit schrijven reageert de ASV op het onderzoek dat de OVV heeft uitgevoerd n.a.v. het ongeval waarbij de met 2.000 ton benzeen geladen tanker Maria Valentine door de stuw van Grave is gevaren.

Gezien de structuur van de ASV (schippers voeren het beleid uit) behoeft er geen twijfel te bestaan over het feit dat deze reactie is samengesteld door een groep mensen die vele jaren ervaring hebben in het besturen van binnenvaartschepen van diverse afmetingen, op alle vaarwegen van Europa en onder allerlei (weers)omstandigheden. Het rapport lezende kan de ASV zich niet aan de indruk onttrekken dat de OVV zich onvoldoende op de hoogte heeft laten brengen over de dagelijkse praktijk in de binnenvaartsector.

Veel van de vragen en opmerkingen vanuit de ASV betreffen dan ook zaken uit de dagelijkse praktijk die, naar mening van de ASV, tot andere conclusies en aanbevelingen hadden moeten leiden.

Toedracht en analyse van de aanvaring.
De OVV heeft een tijdlijn opgesteld vanaf het moment dat de bemanning vertrok vanaf het vliegveld van Bratislava. Aangezien men bij een vliegreis altijd ruim van tevoren op het vliegveld aanwezig moet zijn en de bemanning vanaf hun verblijfplaats naar het vliegveld moesten reizen, behoort de begintijd eerder in de nacht te liggen volgens de ASV.

Verder valt in de tijdlijn op dat de bemanning op 28 december om circa. 14:00 uur is gaan varen en dat vervolgens afwisselend door de stuurman en matroos het schip door de nacht is geladen waarna men is vertrokken vanuit Stein. De OVV had daaruit al moeten concluderen dat het schip i.v.m. de verplichte rusttijd niet had mogen vertrekken.

De Binnenvaartwet schrijft nl. bij exploitatiewijze A1voor elk bemanningslid een verplichte rusttijd voor van 8 uur aaneengesloten buiten de vaartijd in een periode van 24 uur. Het is onmogelijk dat zowel stuurman als matroos 8 uur aaneengesloten hebben gerust tijdens het laden.

Los van deze verplichting had de schipper op basis van goed zeemanschap, rekening houdend met de lange reistijd en voorafgaande werkdag/nacht, de mistige omstandigheden en de komende sluizen waar stuurman en/of matroos weer aan dek moesten zijn, moeten besluiten om op een later tijdstip te gaan varen.

Waarom is de schipper desondanks gaan varen?
- Was hij niet bekend met de wettelijke bepalingen omtrent rusttijd?
- Was het binnen de rederij gebruikelijk dat de wettelijke bepalingen omtrent rusttijd werden overtreden?
- Was er tijdsdruk door de afgesproken losdatum en –tijd? Zo ja, heeft de schipper kenbaar gemaakt dat een dergelijk schema onverantwoord is?
- Wat was de ervaring van de schipper (bijv. jaren als schipper, tijd op de Maria Valentine en met het varen op radar)?

De ASV vindt dit relevante vragen om te kunnen ontdekken waarom de schipper is gaan varen, ondanks dat dit niet mocht volgens de Binnenvaartwet.

De OVV besteedt in het rapport veel aandacht aan de laatste circa. 15 minuten voor de aanvaring en meldt over de reis daaraan voorafgaand dat deze, anders dan de (zeer) dichte mist, zonder bijzonderheden verliep.

Aangezien de aanvaring het directe gevolg is geweest van het onwel worden van de schipper (concludeert de OVV), roept de reis van Stein tot nabij de stuw Grave een aantal vragen op:
- Hoe lang heeft de schipper daadwerkelijk kunnen slapen (er waren nl. ook passagiers aan boord)?
- Voelde de schipper zich gedurende die dag al eerder niet lekker en flauw worden?
- Was het varen in de dichte mist te inspannend voor de schipper?
- Heeft hij overwogen om het schip op enig moment stil te leggen en rust te nemen?

De ASV vindt dit relevante vragen om de directe aanleiding mogelijk te verklaren.
- Wat de OVV in het rapport heeft geschreven over de laatste circa. kwartier voor de aanvaring roept ook vragen op:
- - Waarom heeft de matroos de schipper alleen gelaten (en niet de stuurman erbij geroepen), wetende dat de schipper zich flauw voelde?
- - Waarom heeft de schipper geen vaart geminderd (maar wel op het algemeen alarm gedrukt) toen hij zich onwel voelde worden?
- - Waarom heeft de stuurman de matroos en de passagiers niet gesommeerd naar de stuurhut te gaan toen het algemeen alarm klonk? (Overigens heeft dit nalaten waarschijnlijk persoonlijk letsel voorkomen)
- - Heeft de stuurman voordat hij de schipper op de grond lag positie, koers en snelheid van het schip geverifieerd (door op de digitale vaarkaart en radar te kijken)?
- - Was het de stuurman of de schipper die de laatste koerswijziging heeft gemaakt?
- - Heeft de stuurman, geattendeerd door het kabaal, de stuw op zien doemen uit de mist en is daarom de stuurhut uit gevlucht in plaat van dekking gezocht in het stuurhuis?

De ASV vindt dit relevante vragen om te bepalen of er nog maatregelen mogelijk waren (bijv. een noodstop) om de aanvaring of het doorbreken van de stuw te voorkomen.

Alhoewel de OVV zich niet heeft bezig gehouden met de schuldvraag, is de ASV van mening dat er tijdens het onderzoek dieper gekeken had moeten worden naar de besluiten en het handelen van de bemanning. Het is in het kader van eventuele maatregelen ter voorkoming van wezenlijk belang om een goed beeld te hebben van de bekwaamheid van de bemanning en hun (on)mogelijkheden om besluiten te nemen op basis van goed zeemanschap.
Veel schippers hebben de indruk dat de kwaliteit van schippers en stuurmannen de laatste minimaal 10 jaar, snel achteruit gaat (met name door de groei in Midden- en Oost Europese bemanning) en dat dit ook een factor is geweest bij dit ongeval.

Er wordt tegenwoordig verondersteld (ook door de OVV) dat iemand in het bezit van de juiste papieren ook bekwaam is. Als er uit wat er gebeurd is lessen moeten worden getrokken dient, wat de ASV betreft, ook de vakbekwaamheid van de bemanningen in de binnenvaart worden meegenomen. (Zie ook het recente overvaren van de spits “Coxswain” in de Dordtse Kil.)

Uiteraard kan vakbekwaamheid niet voorkomen dat een schipper onwel wordt (waarvoor in dit geval geen oorzaak is gevonden), maar het is wel een factor in hoe een bemanning handelt in een dergelijke situatie. Aan de hand van de verklaringen van de bemanning is het de ASV duidelijk dat er handelingen zijn gedaan en/of

nagelaten die hebben bijgedragen aan de ernstige gevolgen van het ongeval.

Bij de gehele toedracht van het ongeval merkt de ASV op dat het onbegrijpelijk is dat de OVV pas na 7 maanden de bemanning heeft kunnen interviewen en is van mening dat dit direct (of kort na het ongeval) door de politie gedaan had moeten zijn. Door de lange tijd tussen ongeval en interviews kunnen de verklaringen zijn bijgesteld, volgens de OVV.

De ASV (en veel personen werkzaam in de binnenvaart) hebben grote twijfels bij de juistheid van de verklaringen van de bemanning van de Maria Valentine. Daarbij staan er in het rapport een aantal punten die doen vermoeden dat de OVV die twijfels ook heeft:

- Het woord 'bijstellen' impliceert dat het bewust anders is verklaard dan hoe het in werkelijkheid heeft plaatsgevonden. Dat is anders dan wanneer er had gestaan dat door de lange periode de bemanning het niet volledig kon herinneren.
- De OVV besteedt 2 paragrafen aan de verwarring die kan ontstaan door het radarbeeld, de ECDIS-kaart en de vaarwegmarkering bij het complex te Grave. Als de schipper buiten bewustzijn was geweest had dit geen rol gespeeld kunnen hebben.
- De verschillende malen dat de OVV laat blijken dat het onderzoek werd bemoeilijkt door het ontbreken van een Voyage Data Recorder en deze ook als verplichting aanbeveelt.

Er zijn verschillende scenario's denkbaar over wat er precies is gebeurd. Aangezien er nog veel vragen openstaan zou dat speculeren zijn. Het is gezien de tijdlijn (reizen, vliegen, rijden, varen, laden, 13 uur varen) echter niet ondenkbaar dat de bemanning zwaar oververmoeid was op het moment van de aanvaring. De ASV concludeert dat dit een grote rol heeft gespeeld in de toedracht van het ongeval, groter dan de rol van die mistige omstandigheden ter plaatse van Grave.

De mistige omstandigheden.
De OVV concludeert in het rapport dat de (zeer) dichte mist, die gedurende de gehele dag van de aanvaring aanwezig was, een grote rol heeft gespeeld in de toedracht en de nasleep van het ongeval. Die conclusie heeft zich vertaald in de eerste drie aanbevelingen die bijna geheel betrekking hebben op het navigeren in de mist.

Het zal zeker meer dan 50 jaar geleden zijn dat het radar zijn intrede deed in de binnenvaart en anno 2018 heeft bijna elk schip er één op het voor- en/of achterschip. Daarbij bezit vrijwel iedere schipper (zeker in dit vaargebied) een radarpatent. Dat betekent echter niet dat tegenwoordig schippers onder alle omstandigheden altijd doorvaren. Zeker niet. Iedere schipper maakt een afweging en neemt daarin veel factoren mee, zoals;

- de algehele ervaring met radarvaart,
- de bekendheid met de vaarweg,
- de bekendheid met het schip,
- de grootte van het schip i.r.t. de vaarweg,
- de weersvoorspellingen,
- de ruimte in het schema qua laad- of lostijd,
- de waterafvoer (stroming),
- etc.

Op basis daarvan besluit een schipper of hij van zijn ligplaats vertrekt, blijft liggen of, in het geval de mist opkomt tijdens de vaart, een ligplaats opzoekt. In de binnenvaart wordt dit 'besluiten op basis van goed zeemanschap' genoemd.

Het is een feit dat navigeren in de mist ingewikkelder is en voor de schipper inspannender. De mate daarvan heeft wel te maken met eerder genoemde factoren. Er zit namelijk een groot verschil tussen bijvoorbeeld een schipper die al 30 jaar, met zijn eigen schip van 50 meter lang altijd op de Maas vaart en een schipper die met 1 jaar radarvaart ervaring op een onbekend schip slechts een paar maal de Maas heeft bevaren.

Toedracht en analyse van de crisisbeheersing en hulpverlening.
Bij wat er in dit gedeelte van het rapport staat over wat er vlak voor en na de aanvaring heeft plaatsgevonden heeft de ASV ook diverse vragen en opmerkingen.

Allereerst de verwarring aan boord van de RWS 27 vlak voor de aanvaring. Er staat in het rapport beschreven dat de Maria Valentine op de RWS 27 wel zichtbaar was op het eigen IDOS-systeem, maar niet op de kaart van Tresco Inland ECDIS. Het is algemeen bekend dat AIS veel storingen kent. De mobiele verkeersleider had door marifooncontact te zoeken snel en eenvoudig kunnen verifiëren of er daadwerkelijk een schip richting het complex te Grave voer. Bijna elke schipper doet dat als hij twijfelt over zijn waarneming op de digitale vaarkaart.

Vervolgens vraagt de ASV zich af of de sluismeester ook beschikte over het IDOS-systeem en het schip heeft kunnen zien naderen. Het is namelijk zo dat de Nederlandse overheid vanaf 2009 beleid heeft gevoerd voor een snelle implementatie van AIS t.b.v. de veiligheid en verkeersmanagement. De wens van de overheid was zo groot dat men uitrusting en gebruik, ondanks aangetoonde tegenargumenten van de ASV, verplicht heeft gesteld voor de beroepsbinnenvaart. De ASV vindt dat de binnenvaart op haar beurt van de overheid had mogen verwachten dat eind 2016 elke sluismeester gebruik had kunnen maken van AIS om (zeker bij mist) te weten of, wat en wie een complex nadert. In dat geval had de verkeerde route van het schip in IVS90 niet relevant geweest. Overigens had de sluismeester te Born de schipper ook, zoals bij veel sluizen gebruikelijk is, kunnen vragen naar de gekozen route naar Rotterdam.

In wat er na de aanvaring heeft plaatsgevonden ziet de ASV dat er binnen Rijkswaterstaat (RWS) onvoldoende kennis was van gevaarlijke stoffen en het vervoer daarvan over de binnenwateren. Waarschijnlijk kan dat ook niet van mobiele verkeersleiders verwacht worden, maar blijkbaar was het bij geen van de betrokkenen opgekomen z.s.m. een deskundige te raadplegen hoe correct te handelen. Nu is dat gebeurd op basis van aannames. Individueel gezien is dit gedrag wellicht niet laakbaar, maar als verantwoordelijke overheidsinstantie kunnen we hier wel degelijk spreken van laakbaar gedrag.

Dat het lokaliseren van de Maria Valentine werd bemoeilijkt door de mist staat niet ter discussie. Echter, hadden betrokkenen vrij simpel het lokaliseren kunnen vergemakkelijken:

- De bemanning van het schip had de nog volledig intact zijnde scheepsbel kunnen/moeten luiden (die is immers bedoeld voor bij mist).
- De bemanning van het schip had het alarmnummer 112 kunnen/moeten bellen direct na de aanvaring (aangezien het stuurhuis geheel verwoest was).
- De bemanning van de RWS 27 had de GPS-coördinaten kunnen/moeten doorgeven aan de meldkamer t.b.v. de hulpdiensten (zelfs met Google Maps kan zo een locatie toonbaar worden gemaakt op een kaart).

Uit de gebeurtenissen na de waarneming van het schip door de RWS 27 maakt de ASV v.w.b. de crisisbeheersing en hulpverlening, op dat er door RWS een onaanvaardbaar risico is genomen op persoonlijk letsel. Ook de OVV trekt in het rapport die conclusie, maar gaat niet in op de acties van de bemanning van de Maria Valentine in deze. De ASV vindt die acties wel relevant, want niet alleen de overheid moet lessen trekken uit wat er gebeurd is in Grave, maar ook de binnenvaartsector kan ervan leren in het kader van opleiding en training.

Helaas blijft het nu gissen of de bemanning adequaat heeft gehandeld in de crisisbeheersing of dat de acties juist risicoverhogend hebben gewerkt. In hetgeen het rapport hieromtrent vermeldt valt de ASV op dat;

- er in de eerste communicatie met de RWS 27 schijnbaar niet gesproken is

over de staat van de ladingtanks en de eventuele vrijkomende dampen,
- de schipper het beter vond dat de opvarenden aan boord bleven en daarmee urenlang onnodig in het risicogebied waren (maskers met filters zijn immers standaarduitrusting en kunnen gebruikt worden bij evacuatie),
- de 1e OVD dit besluit niet ter discussie stelde (het is standaard procedure om bij incidenten met gevaarlijke stoffen alle niet-noodzakelijke personen te evacueren).

Verder had het van belang geweest dat de OVV uitgebreider was ingegaan op de taalvaardigheid van de bemanningen. De bemanning van de Maria Valentine was Slowaaks en veel binnenvaartschippers zijn van mening dat de beheersing van Nederlands en/of Duits in de binnenvaart de laatste decennia hard achteruit gegaan is. Als reden hiervoor wordt het groeiend aantal Midden- en Oost Europese schippers op de Nederlandse binnenwateren genoemd.

Over het verdere verloop van de crisisbeheersing en hulpverlening kan de ASV nog veel opmerken (bijvoorbeeld de lange tijd dat het duurde voordat sluis Heumen dicht was), maar laat het bij de algemene opmerking dat de crisisbeheersing en hulpverlening door de diverse (overheid) diensten alles behalve soepel verliep.

Als laatste wil de ASV opmerken dat het feit dat RWS het heeft toegestaan dat de zwaar beschadigde Maria Valentine uiteindelijk door een duwboot naar Moerdijk is gebracht die niet beschikte over het benodigde Certificaat van Goedkeuring (vervoer van gevaarlijke stoffen), tekenend is voor het gebrek aan kennis over gevaarlijke stoffen en het vervoer daarvan bij RWS. In het ergste geval (want we zouden natuurlijk moeten aannemen dat RWS wel degelijk op de hoogte is van de voorschriften) is er zelfs sprake van het overtreden van de wet en het nemen van een enorm risico door RWS door het bewust naast zich neerleggen van voorschriften.

Tot dusver is de ASV in deze reactie op het rapport van de OVV ingegaan op de toedrachten en analyses. Al met al is de ASV van mening dat de OVV meer in detail had moeten treden in de interviews (of bekende details had moeten vermelden in het rapport) met de bemanningen van het schip en de RWS 27. Dat had zeker bijgedragen aan de beantwoording van de vragen:
Waardoor is de stuwaanvaring bij Grave ontstaan en welke factoren zijn hierbij van invloed geweest?
In hoeverre geeft de stuwaanvaring bij Grave aanleiding tot structurele verbetering van:
1. **a. de risicobeheersing bij het vervoer van gevaarlijke stoffen met binnenvaartschepen;**
2. **b. het tegengaan van aanvaringen met stuwen en sluizen en het beperkenvan de gevolgen;**
3. **c. de incidentenbestrijding bij ongevallen op het water.**

Aanbevelingen.
Hieronder zal de ASV ingaan op de aanbevelingen van de OVV.
1. De ASV vindt het onwenselijk als Rijkswaterstaat de bevoegdheid krijgt om bij extreme weersomstandigheden het scheepvaartverkeer stil te leggen. De afweging om al dan niet te gaan varen behoort enkel en alleen bij de schipper. De schipper is namelijk de enige die alle eerder genoemde factoren kent. Die gelden niet alleen bij mist, maar ook bijvoorbeeld bij harde wind of sterke stroming. Daarbij is het onuitvoerbaar om het scheepvaarverkeer stil te leggen aangezien er een ligplaatsentekort is.
2. Ook bij deze aanbeveling wordt voorbijgegaan aan de vereiste van goed zeemanschap. Het is in de binnenvaart algemeen bekend dat het navigeren in de mist inspannend is (de mate daarvan hangt af van diverse factoren). Om die reden varen veel schippers niet als het mistig is of houden de vaardag kort. Er is geen uitvoerbare en handhaafbare regelgeving in te richten, aangaande arbeids- en rusttijden, die rekening houdt met alle factoren die een schipper meeweegt in zijn besluit te gaan varen of niet.
   - Bij schippers (met name bij die in loondienst werken) kan druk vanuit de opdracht- en/of werkgever ook een rol spelen in het besluit te gaan varen of niet. Als de casus Grave betrokken wordt in het onderzoek naar de taakbelasting van bemanningsleden, vindt de ASV dat meegenomen moet worden of het door opdracht- en/of werkgevers geaccepteerd wordt als schippers goed zeemanschap toepassen en niet gaan varen.
   - De ASV vraagt zich sterk af of de aanbevolen (extra) eisen aan andere bemanningsleden dan de schipper noodzakelijk en uitvoerbaar is. Het is een feit dat een persoon puur door vijf jaar aan boord te zijn op papier stuurman kan worden en dat dit niks zegt over iemands kwaliteiten en capaciteiten. Dat is afhankelijk van opleiding en ervaring, waar in dit geval weinig over vermeld wordt door de OVV. Als de stuurman de papieren had, maar de praktijkervaring miste, was hij schipper. Had hij niet de papieren, dan had hij in geen geval mogen navigeren zonder begeleiding van de schipper.
3. Dat de overheid wordt aanbevolen om bindende afspraken te maken met de binnenvaart- en chemiesector vindt de ASV nogal ver gaan. De ervaring leert dat bij dit soort afspraken diegenen die het uit moeten voeren, de schippers, hier niet of nauwelijks bij worden betrokken.
   - De ASV vindt het zeer onwenselijk als de overheid en/of verladers op de stoel van de schipper gaan zitten en besluit wanneer er wel of niet doorgevaren kan/mag worden. Nemen de overheid en verladers dan ook de verantwoordelijkheid als het fout gaat wanneer men toestaat door te varen?
   - Het voorstel schepen verplicht uit te rusten met een Voyage Data Recorder getuigt ervan, naar mening van de ASV, dat de OVV geen goed beeld heeft kunnen vormen van de gebeurtenissen aan de hand van de verklaringen van de bemanning. Een dergelijk ingrijpende maatregel (technisch, financieel en op het gebied van privacy) acht de ASV in de binnenvaart niet nodig. Ongevallen met grote gevolgen zoals in Grave zijn in de binnenvaart zeer zeldzaam en bij de incidenten die wel hebben plaatsgevonden is het maar de vraag in hoeverre een VDR had kunnen bijdragen bij het verklaren van de toedracht.

De aanbevelingen 4 t/m 7 zijn gericht op interne afspraken en richtlijnen van de verschillende overheidsinstanties. Waar de OVV te weinig wist over de dagelijkse praktijk in de binnenvaart, is de ASV niet goed op de hoogte van dit onderwerp, maar dat de crisisbeheersing en hulpverlening verbeterd moet worden is duidelijk. Ook het verkleinen van de aanvaringskans is iets waar de overheid naar moet kijken. De ASV adviseert de overheid daar personen/organisaties bij te betrekken uit de praktijk (schippers), aangezien er bij de overheid een groot gebrek is aan praktijk denken. Tekenend daarbij is de vaststelling, dat op de (als basis voor navigatiekaarten dienende) Ecdis kaarten van RWS de aangegeven vaarrichting bij vaarwegscheidingen, zoals bij de sluis/stuw van Grave, veelal foutief is, dat men bij RWS reeds lang hiervan op de hoogte is, doch dat dit nooit werd aangepast.

Tot slot.
Het moge duidelijk zijn dat de ASV van mening is dat de OVV zich onvoldoende heeft laten inlichten over de dagelijkse praktijk in de binnenvaart, wat de stelling ‘garbage in = garbage out’ bij dit rapport in zekere zin toepasbaar maakt. De diverse overheden hebben na incidenten zoals die in Grave, altijd de neiging om extra regelgeving en voorschriften op te stellen.

Helaas moet de ASV keer op keer constateren dat men zich daarbij zelden baseert op nut, noodzaak en uitvoerbaarheid. Wat de ASV betreft hoeft er naar aanleiding van het ongeval te Grave geen extra regelgeving en voorschriften te komen, ook niet specifiek gericht op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Immers, een gelijkwaardig schip geladen met bijv. kolen had bij dezelfde omstandigheden ook door de stuw gevaren. Dat de lading benzeen van Maria Valentine niet heeft geleid tot een ramp toont juist aan hoe veilig het is om gevaarlijke stoffen in binnenvaartschepen te vervoeren.

De ASV vindt dat er wel wat geleerd kan worden van dit ongeval. Daarbij moet de aandacht vooral gericht worden op de vakbekwaamheid (het zeemanschap) van schippers en de druk die vanuit opdracht- en werkgevers wordt uitgeoefend om onverantwoorde risico's te nemen. Wat dat laatste betreft is bijv. in België in de wet vastgelegd, dat in vergelijkbare gevallen de opdrachtgever er als eindverantwoordelijke op aangesproken kan worden.

Bovendien is ook de rol van de overheid in het geval zoals hierboven beschreven (specifiek RWS) voor verbetering vatbaar. En zou de aandacht gericht moeten worden op procedures die men op de juiste wijze in acht neemt.

De ASV heeft met deze uitgebreide reactie getracht te verwoorden hoe (veel) schippers tegen het ongeval te Grave aankijken en het onderzoek van de OVV beoordelen. Omdat het belangrijk is de praktijk te betrekken bij overheidsbeleid is het de Minister aan te bevelen dit schrijven mee te nemen in haar reactie aan de Tweede Kamer en in de te nemen vervolgstappen.

Tweede Kamer
DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&W

Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)
t.a.v. R. Breedveld
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Plaats en datum:	Den Haag, 28 juni 2018
Betreft:	Reactie op OVV-rapport over ongeval bij stuw Grave op 29 december 2016
Ons kenmerk:	2018Z12014/2018D36284
Uw kenmerk:	
Uw brief van:	20 juni 2018

Geachte heer Breedveld,

Uw bovengenoemde brief is door de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat in een procedurevergadering behandeld.

De commissie heeft besloten dat de leden uw brief desgewenst kunnen betrekken bij het algemeen overleg Maritiem op 6 december 2018. Dit zal een openbaar overleg zijn. Dat betekent dat u dat kunt bijwonen.

Het overleg is waarschijnlijk ook via internet live te volgen via
http://www.tweedekamer.nl/vergaderingen/commissievergaderingen/index.jsp

Namens de commissie dank ik u voor de toezending van uw brief.

NB De agenda van de Tweede Kamer wijzigt regelmatig als gevolg van actuele ontwikkelingen in de politiek. Daardoor kan het voorkomen dat overleggen moeten worden verzet of geannuleerd, helaas soms ook op korte termijn. Houdt u daarom de site www.tweedekamer.nl goed in de gaten.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

M.Y. Israel

Gemeente Deventer benadeelt schippers

De gemeente heeft maandagavond 6 augustus per direct de sluisdeuren in de haven van Deventer gesloten op verzoek van het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Volgens weekblad de Schuttevaer zouden de laatste binnenvaartschepen de haven maandagmorgen hebben verlaten. Bij navraag bleek de Schuttevaer onjuist geïnformeerd: men had simpelweg op AIS gekeken en zag geen schepen liggen.

Ondertussen liggen er 5 schepen gevangen in de haven. Een van de schippers heeft contact gezocht met de ASV. Die was dezelfde ochtend nog de sluis door gekomen: niets aan de hand en niemand die iets zei over een eventuele stremming. Maar toen hij eruit wilde varen, was het plotseling gevaarlijk. De bovendeuren (!) zouden de druk van het water niet aankunnen en dan zou er een heel gevaarlijke situatie ontstaan.

De ASV heeft de gemeente gebeld en met de verantwoordelijke gesproken. Wat blijkt? Deze dure gemeente vindt, dat als de “havenbedrijven” op de hoogte worden gesteld van de kans op stremming, dat men dan wel genoeg informatie heeft verschaft. Die informatie heeft men afgelopen vrijdag aan de havenbedrijven gegeven en volgens de gemeente zouden die dan de plicht hebben schippers op de hoogte te stellen.

Maar de havenbedrijven hebben natuurlijk een ander belang dan de schippers; zij willen hun producten voor de wal, dus die gaan echt niet tegen schippers zeggen “KOM NIET!”

Het is natuurlijk ook niet de plicht van de havenbedrijven om de binnenvaart te informeren. Het is de plicht van de beheerder van de haven en de sluis: de gemeente Deventer.

Informatie verstrekken had men makkelijk kunnen doen via teletekst, via berichten naar de brancheorganisaties en de diverse media. Zelfs de vrijdag ervoor had dat nog goed gekund.

Zelfs tot het moment van het invaren van de sluis kunnen de schippers gewaarschuwd worden. Dit achterhouden van informatie is laakbaar en daarom zouden schippers ook in dit geval wel eens een claim kunnen indienen.

Het is tenslotte door het niet verstrekken van informatie, dat deze schepen misschien wel wekenlang opgesloten liggen zonder inkomsten - hoe lang deze situatie duurt, is tenslotte afhankelijk van de waterstand in de IJssel - onnodig veroorzaakt door achterhouden van essentiële informatie.

De ASV is diep verontwaardigd over de nonchalante manier waarop er met de belangen van de schippers wordt omgegaan en zal er alles aan doen om deze situatie aan de kaak te stellen. Wie weet hoe snel – dat hebben we maar gezien in Tiel - een situatie opeens weer “verandert”, ten gunste van de schipper.

In tegenstelling tot verschillende berichten deelt het Waterschap aan de ASV mede dat men helemaal niets heeft gezegd over de bovendeuren van de sluis van Deventer. Waar nu precies het probleem zit? Er is kennelijk geen inspectie geweest van de sluis. Alleen het feit dat de IJssel zo laag staat, lijkt de reden te zijn tot dit ingrijpende besluit. Het Waterschap stelt verder vast dat de gemeente Deventer aansprakelijk is voor het niet (tijdig) geven van informatie aan de schippers.

De eerste schipper heeft op 7 augustus jl. aangekondigd claims te zullen gaan indienen betreffende de gederfde inkomsten. Hij is in overleg met zijn rechtsbijstandsverzekering daarover. Iedere dag na 18.00 uur vandaag wil deze schipper in rekening brengen aan de gemeente, het Waterschap en/of de Provincie.

Vervolgens wordt ons ook medegedeeld door het Waterschap dat men in overleg is om alles “zo kort mogelijk” te laten duren.

RTV Oost heeft er een item van gemaakt, waar David Twigt opeens Vis heet (en dat lust hij niet eens!).

https://twitter.com/rtvoost/status/1026851222286946305

Daarin wordt duidelijk gemaakt dat Deventer niet communiceert met schippers, omdat ze niet weten wie er naar Deventer komt. Heeft de gemeente nooit van teletekst gehoord (scheepvaartberichten), binnenvaartmedia of brancheorganisaties? Zelfs toen de schippers door de sluis gingen werden ze niet gewaarschuwd.

De NOS: onjuiste informatie stremming haven Deventer
De NOS meldt tijdens het radio 1 journaal op 7 augustus dat schippers tijdig gewaarschuwd zouden zijn betreffende de stremming van sluis Deventer. Niets in minder waar. Dezelfde dag erkende de gemeente aan ons (de Algemeene Schippers Vereeniging) dat alleen de havenbedrijven op de hoogte waren gesteld.

De Pers
De ASV weet inmiddels dat brieven en telefoontjes naar betrokkenen weinig helpen als je er geen ruchtbaarheid aan geeft. Dus hebben we er alles aan gedaan om het in ieder geval bekend te maken. Maar niet alleen de ASV heeft dat gedaan, ook de betreffende schippers - met name schipper Olislagers van het schip Infinitum - hebben zelf flink hun best gedaan om aandacht te krijgen voor deze problematiek. Dus is het gelukt om zowel de regionale als landelijke pers aandacht te laten besteden aan dit onderwerp.

De Stentor heeft aan dit probleem een artikel gewijd en ook RTV Oost heeft van het onderwerp een item gemaakt https://twitter.com/rtvoost/status/1026851222286946305
Daarin zegt de gemeente zelf dat Deventer niet communiceert met schippers, omdat “ze niet weten welk schip er naar Deventer komt”.

Ook in een telefoongesprek dat de ASV heeft gevoerd met de gemeente, werd duidelijk gezegd dat men de schippers NIET had geïnformeerd. Wij vroegen ons in een reactie al af: Heeft de gemeente nooit van Teletekst gehoord (scheepvaartberichten), binnenvaartmedia of brancheorganisaties? Zelfs toen de schippers door de sluis gingen werden ze niet gewaarschuwd.

Helaas is de NOS het niet even gaan navragen bij de schippers die nu vastliggen in de haven. Ook heeft de NOS nagelaten te vragen hoe er dan gecommuniceerd is, want dat is er niet.

De Volkskrant
bekijkt in een artikel de stremming alleen vanuit het gezichtspunt van “de bedrijven”. Dat zijn dus de ontvangers, niet de schippers. Die spelen in dit artikel geen enkele rol. De Volkskrant heeft het alleen over het feit dat de havenbedrijven nu de schepen op een andere plek moeten laten komen en dat dat geld kost. Dat er op dat moment 5 bedrijven volledig van inkomen beroofd zijn, lijkt er niet toe te doen.

Alweer onwaarheden
Niet alleen heeft het NOS journaal - die toch de informatie van de gemeente moeten hebben opgevraagd - in eerste instantie medegedeeld, dat de schippers van te voren op de hoogte waren gesteld van het feit dat de sluis van Deventer gestremd zou (kunnen) worden, wat dus ONWAAR is. Bovendien wordt door de gemeente aan de ASV medegedeeld, dat de havenbedrijven de vrijdag voorafgaande aan de sluiting van de sluis op de hoogte zouden zijn gesteld van de mogelijk op komst zijnde sluiting. Echter, na een telefoontje met Forfarmes wordt de ASV verteld, dat ook zij nergens van wisten en pas op de hoogte werden gesteld, toen de sluis al gesloten was.

Wordt vervolgd…

Inhoud aanbieding petitie

Alle stukken die bij de petitie zijn aangeboden, zijn te vinden op de ASV site. De inhoud daarvan:

De Achtergrond van deze petitie

1. (powerpoint) presentatie: “de CCR regelgeving van alle kanten belicht”
2. Rapport “schepen van de toekomst” CCR (2002): de basis van de petitie
3. Reactie van de ASV op het rapport: “schepen van de toekomst” CCR: eenmaal ingezet beleid werd nooit meer herzien.
4. (Nederlandse) Samenvatting van onderzoeksrapport in opdracht van “Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen” (2001), Conclusie: Dat een koude sanering van de binnenvaartvloot zou plaatsvinden bij het vaststellen van een einddatum voor de overgangsbepalingen (opheffen vrijstellingen) was al in 2001 bekend.
5. (een deel van) Het Reglement van onderzoek op de Rijn (ROSR)
6. Inventarisatielijst noodzakelijke werkzaamheden (2009): de ASV stelt de schippers op de hoogte door hen een inventarisatielijst te geven waar puntsgewijs aangegeven wordt, waar men wanneer aan moet voldoen.

Het benaderen van de CCR en DG MOVE (Europese Commissie Vervoer en Transport)

7. Brief van ESO (Europese Schippers Organisatie, waar de ASV deel van uitmaakte) en EBU (European Barge Union) vraagt de CCR om (gezien de crisis in de binnenvaart) de data van uitvoering ROSR eisen met 2 jaar te verschuiven. (2009)
8. Verslag Raadgevende conferentie CCR in 2009 waar de ASV een toespraak hield over de gevolgen van het schrappen van de vrijstellingen (en het onwerkbaar zijn van de hardheidsclausule). Resultaat: een (werkbare) crisishardheidsclausule werd ingevoerd, maar na 2 jaar vond men de crisis voorbij.
9. Verslag Raadgevende conferentie CCR in 2010 waaruit blijkt dat men met de opmerkingen in 2009 niets heeft gedaan en ook niet (meer) van plan is iets te doen.
10. Bijlage bij de aanbieding van de petitie ‘Stop de overgangsbepalingen” aan Dimitrios Theologitis (DG MOVE) en Hans van der Werf (secretaris generaal CCR) in 2013 te Straatsburg (1.000 handtekeningen).
11. Brief aan de heer Theologitis (2014) waarin gevraagd wordt zijn belofte na te komen betreffende de uitwerking van de CCR regelgeving n.a.v. gesprekken die met de heer Theologitis zijn gevoerd door ASV samen met la Glissoire (Fr) en Ons Recht (Be).

Het binnen Nederland aan de orde stellen van deze problematiek:

1. de Nederlandse verantwoordelijken (Rijnvaartcommissarissen)

- Bij overleggen OTNB (overleg Nautiek techniek Binnenvaart)
  - ASV zet overgangstermijnen bestaande vloot op de agenda
  - Reactie op het rapport K+V (hele rapport te vinden op de ASV site) Conclusie: het is de optelsom van al die eisen die het zo onmogelijk maakt om te voldoen

Als voorbeeld het onderwerp “geluidseisen”

- brief aan de Rijnvaartcommissarissen betreffende de geluidseisenproblematiek
- Officiële ASV-reactie aangaande geluidseisen
- de geluidseisen ESI-II-5 GELUIDSMETINGEN
- Tegenreactie vanuit het Ministerie IenW op de ASV-reactie betreffende geluidseisen

Als voorbeeld de werking van de hardheidsclausule

- Procedure
- Uitleg
- Reactie
- Crisishardheidsclausule
- Motie betreffende de hardheidsclausule

2. De politiek

- Rede uit de hoorzitting over de CCR op initiatief van Betty de Boer (VVD)
- Moties betreffende de CCR door de jaren heen

3. De pers

- Enkele voorbeelden van artikelen verschenen in de pers over oorzaak en gevolg en persoonlijke ervaringen van schippers m.b.t. de CCR regelgeving

4. **Tot slot: Misverstanden**

- Er zijn nog steeds misverstanden over de wijze van uitvoering van de CCR regelgeving in de diverse landen. De misverstanden worden besproken.
-

Veel leesplezier!

EvoFenedex op de bres voor het voortbestaan van kleine schepen

De Zeeuws-Vlaamse omroep GO heeft een radioprogramma gewijd aan het verdwijnen van de kleine binnenvaart. Naast aandacht voor de schippers gaat de aandacht speciaal uit naar de bedrijven die wat betreft transport mede-afhankelijk zijn van deze – kleinere - schepen.
In de tekst op de site van de omroep lezen we dat bij ondernemersvereniging Evofenedex bedrijven aangesloten zijn, die voor transport van hun goederen sterk afhankelijk zijn van deze kleine binnenvaartschepen. We lezen zelfs dat Evofenedex "de Tweede Kamer de opdracht heeft gegeven om mee te werken aan het behoud van dit deel van de binnenvaartsector". De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) wordt ook genoemd in het artikel vanwege het feit, dat zij hier een pleidooi voor gehouden heeft waarbij we nu mogen lezen dat ook BLN-Schuttevaer achter de opdracht staat.

De CCR wordt niet genoemd. Men houdt het bij "strenge eisen uit Brussel" waaraan nauwelijks te voldoen valt voor de betrokken groep schippers en waardoor het heel lastig zal worden om nog voldoende schepen in de vaart te houden, die met name de moeilijk bereikbare plaatsen aan kleine vaarwateren kunnen bereiken.

Hogere vervoerskosten
Waarom is Evofenedex na 10 jaar stilte over dit onderwerp dat toch zo vaak door de ASV naar voren is gebracht, ook in brieven aan verladers en Evofenedex zelf, nu opeens wel actief tegen deze regelgeving?
We lezen het antwoord op de site van het radiostation, want daar staat dat de mogelijke hogere vervoerskosten - als er in plaats van voor vervoer over water, vervoer over de weg gekozen moet worden, worden de kosten aanzienlijk verhoogd - een rol spelen.

Het milieu wordt natuurlijk ook genoemd, naast het feit dat het gevaar bestaat dat een bedrijf verhuist uit een bepaalde regio vanwege de onbereikbaarheid door schepen. Evofenedex spreekt voor zo'n regio daarmee dreigende taal als men stelt dat het gevolg daarvan dan is, dat de betreffende regio economisch een negatieve impuls krijgt.
Als voorbeeld wordt Terneuzen genoemd, waarbij een bedrijf als De Hoop afhankelijk is van dit soort schepen. Zand, grind en cement zijn producten, die vooral door deze kleine binnenvaartschepen vervoerd worden.

Evofenedex geeft, bij monde van hun beleidsadviseur Jurgen van der Sloot aan, dat de Tweede kamer in juni een motie heeft aangenomen die de regering verzoekt om de schepen tot 86 meter vrij te stellen van de strenge eisen uit Brussel.
Van der Sloot laat verder weten dat volgens Evofenedex drie zaken erg belangrijk zijn momenteel in de binnenvaart. Zaken waarin de overheid moet ondersteunen, te weten: stoppen met de opeenstapeling van onuitvoerbare eisen, investeren in kleinere vaarwegen (met ruime bedientijd van bruggen en sluizen) en het ondersteunen van de schippers in 'de vergroening' (het schoner maken van die schepen).
Volgens ASV, aldus van der Sloot, gaat de Minister dit zeker oppakken. In het najaar moet er meer duidelijk zijn.

De ASV is in ieder geval erg positief over het feit dat deze problematiek nu door zoveel organisaties erkend wordt en men ook de schouders eronder zet om van verschillende kanten te belichten waarom de diversiteit van de binnenvaartvloot zo belangrijk is en waarom ervoor gezorgd moet worden dat deze waardevolle bedrijfstak zijn diversiteit kan behouden.

Bron: https://www.go-rtv.nl/verdwijnt-de-kleine-binnenvaart

Regels bedreigen de toekomst van de binnenvaart

Lees het opiniestuk in SC; een multimediaal platform voor bedrijven en overheidsorganisaties over (de totstandkoming van) wet- en regelgeving. SC bood de ASV de mogelijkheid in een opiniebijdrage een pleidooi te houden waarom bepaalde regels aan verandering of vervanging toe zijn. http://www.sconline.nl/opinie/regels-bedreigen-toekomst-binnenvaart
Opiniebijdrage voor SC van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)

„Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot".

Het veiligste en minst milieubelastende goederenvervoermiddel, de binnenvaart, wordt door regelgeving zo tegengewerkt dat haar toekomst bedreigd wordt.

Het is ongelooflijk dat beleid dat haaks staat op de wensen van de huidige tijd - een schoner milieu, begaanbare wegen, minder verkeersslachtoffers - niet wordt herzien. Terwijl het Europese Witboek vervoer uit 2011 pleit voor modal shift (wegtransport zou overgenomen moeten worden door vervoer over water) is het tegendeel realiteit.

Binnenschippers van de modernste, meest diverse en veiligste vloot ter wereld krijgen namelijk eisen opgelegd door de CCR (De Centrale Commissie voor de Rijnvaart) die onuitvoerbaar zijn voor een groot deel van de vloot en de binnenvaartsector beperkt in noodzakelijke (vergroenings)innovaties.

De CCR, bestaande uit de Rijnvaartcommissarissen van de Rijnoeverstaten (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland) plus België, opgericht om een vrije doorvaart op de Rijn te garanderen, heeft zich toegelegd op het vaststellen van nieuwbouweisen voor binnenvaartschepen, varend op de Rijn. Eisen die overgenomen worden door het comité CESNI (samenwerking CCR en EU) en van toepassing zijn op de Europese waterwegen.

Hoewel er sprake was van een situatie van een geleidelijke, maar constante vernieuwing van de binnenvaartschepen, doordat schepen aan nieuwbouweisen moesten voldoen in geval van nieuw-, ver- of ombouw (N.V.O.), besloot in 2003 de CCR dat bestaande binnenvaartschepen aan 139 nieuwbouweisen moesten voldoen.

Dit besluit is genomen, ondanks (of dankzij) een rapport `Auswirkungen von Übergangsbestimmungen in den technischen Vorschriften für Binnenschiffe, Hauptstudi, juni 2001` dat aantoonde dat dit in veel gevallen economisch onhaalbaar en technisch onuitvoerbaar is.
De (Nederlandse) Rijnvaartcommissarissen waren zich dus al in 2001 bewust van het feit dat dit leidt tot

- een enorme kostenpost voor de sector;
- een oneerlijke concurrentie tegenover de andere vervoersmodaliteiten en
- een koude sanering van een groot deel van de binnenvaartvloot.

De reden van het besluit is omschreven in een rapport van de CCR “Schepen van de toekomst” (2002):

“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.”*

Inmiddels is duidelijk dat de (economische) situatie NIET zodanig is, dat kleinere schepen nieuw gebouwd worden. De diversiteit aan binnenvaartschepen wordt aangetast: er is inmiddels een tekort aan kleine schepen.

Herziening van dit desastreuze beleid wordt al 10 jaar door de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) gevraagd aan de CCR, de Europese Commissie DG MOVE en aan de Minister van Infrastructuur en Milieu (nu Infrastructuur en Waterstaat).

Na 2025 zullen de schepen tot 1.500 ton zo goed als verdwenen zijn, verwacht onderzoeksbureau Panteia, want de vanaf 2020 geldende eisen raken de binnenvaart extreem hard. Om dat te voorkomen is het noodzakelijk;

- Rekening te houden met maatschappelijke waarde en de (on)mogelijkheden van de (verschillende type) binnenvaartschepen
- nieuwbouweisen aan bestaande schepen gebouwd voor 1976 alleen van toepassing te verklaren bij nieuw-, ver- of ombouw van een schip (tenzij nut, noodzaak en haalbaarheid van regelgeving vastgesteld is)

Er is geen tijd meer, er moet NU gehandeld worden. Zo niet, dan zijn de maatschappelijke gevolgen enorm.

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder
Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)

Verkeerd geciteerd

In het artikel over de petitie aanbieding waarbij de Schuttevaer een groot deel wijdt aan vergroening van de binnenvaart, heeft de krant Sunniva Fluitsma (woordvoerder ASV) verkeerd geciteerd en dat is erg vervelend. Sterker; het zet iedereen op het verkeerde been en schaadt de ASV.

De Schuttevaer schrijft dat Fluitsma zegt: “Volgens ons draai je met de Green Deal de binnenvaart de nek om. De plannen zijn niet reëel. Zo zijn er vier provincies die schippers willen dwingen op GTL over te stappen. Nou, wij willen morgen wel overstappen, maar dan moet het wel overal verkrijgbaar zijn, ook in het buitenland, en dat is niet zo, dus kan het helemaal niet.” Bij de 4 provincies die de ASV noemde en die een verplichting willen instellen, ging het over LNG! Dat is iets heel anders als het genoemde GTL, waarvan we inderdaad willen dat dat overal verkrijgbaar is, omdat dat een enorme milieuwinst oplevert. Alle schepen op LNG laten varen is onmogelijk en de milieuwinst van LNG is aardig achterhaald inmiddels. Het ging erom dat er geen regie is en iedereen maar wat doet met allerlei verplichtingen en/of kortingen die weinig met het uiteindelijke resultaat te maken lijken te hebben, maar meer met het feit of maatregelen in een bepaald hokje passen.

En dit gedeelte uit het artikel: “volgens ons draai je met de Green Deal de binnenvaart de nek om”, is niet zo gezegd. Er is gezegd “van een kale kip kun je niet plukken. We willen wel maar dan moet het wel mogelijk zijn.”

De ASV heeft om een rectificatie van het artikel gevraagd, omdat het inmiddels al vaker is voorgevallen dat er verkeerd geciteerd werd.

Naar aanleiding van bovenstaande reactie heeft de Schuttevaer de tekst aangepast.

Persbericht:
Green Deal zonder binnenvaartschippers?

Maandag 18 juni om 09.00 uur vond er een rondetafelgesprek plaats betreffende de Green Deal. De Green Deal (letterlijk een Groene Overeenkomst, dus dat betekent dat er harde afspraken gemaakt moeten worden) zou een belangrijk overleg moeten zijn waar stappen gezet worden richting vergroening van de binnenvaart.
Een overleg waar o.i. zeker ook de schipper, de binnenvaartondernemer, zijn/haar stem had moeten kunnen laten horen. Helaas heeft de ASV niet de mogelijkheid gekregen om op een zorgvuldige en verantwoorde wijze aan deze bijeenkomst deel te nemen.

Enkele weken geleden heeft de ASV nog het initiatief genomen om mee te denken over de kansen en mogelijkheden van vergroening in deze sector en het Ministerie I&W hierover benaderd met de vraag om bij de overleggen betrokken te worden.

Na gesprekken met EvoFenedex, de CBRB en het EICB (Expertise en innovatiecentrum Binnenvaart) heeft de ASV een brief geschreven aan mevrouw Luijten (hoofd afdeling Binnenvaart en Vaarwegen Ministerie IenW/ voorzitter CESNI) en mevrouw Gijsbers (directeur Maritieme zaken Ministerie IenW) waarin de ASV vroeg om een uitnodiging voor de vervolggesprekken waaronder het rondetafelgesprek: de Green Deal.

De ASV bleek echter met maximaal 1 persoon welkom bij de overleggen, waarbij het bovendien de bedoeling bleek dat deze persoon de vertegenwoordiger is en blijft.
De ASV kan onmogelijk aan die voorwaarde voldoen, omdat de ASV werkt met een (internationaal) varend bestuur waarbij, als er van enige continuïteit sprake moet zijn (en dat lijkt in dit geval van groot belang) de vertegenwoordiging van (maximaal) één en dezelfde constante vertegenwoordiger bij de overleggen onhaalbaar is.
De ASV heeft aangegeven dat zij dolgraag wil meepraten en meedenken, maar is wie ze is; een schippersvereniging met een varend bestuur. Met die omstandigheden hebben we te maken.
De ASV verwachtte begrip voor deze situatie, omdat alle spelers (waaronder de schippers/binnenvaartondernemers) de kans zouden moeten krijgen zich zo optimaal mogelijk te kunnen inzetten.

Helaas bleef het Ministerie vasthouden aan die ene afgevaardigde vanuit de ASV, zonder in te gaan op argumenten. Het Ministerie wilde “spijkers met koppen slaan” en andere organisaties zouden ook met 1 persoon komen. Later zou de zaal te klein te zijn. Kortom: wat de ASV betreft niet echt overtuigende tegenargumenten om nu tot een Green Deal te komen zonder schippers, gezien de immense vertegenwoordiging van allerlei andere organisaties zoals banken, provincies, samenwerkingsverbanden, havens, etc. etc. Maar 2 schippers, dat is kennelijk teveel van het goede.

Ondertussen merkte de ASV dat door gesprekspartners van andere organisaties de inbreng en aanwezigheid van de ASV wel degelijk gewenst is (ook als de ASV met 2 personen aanwezig zou zijn), maar desondanks blijkt de ASV met haar werkwijze niet welkom te zijn om op een optimale wijze deel te nemen aan het rondetafelgesprek.

Inmiddels heeft de ASV zich nu hierdoor voor de tweede maal terug moeten trekken uit de overleggen betreffende vergroening in de binnenvaart, terwijl de ASV toch aangetoond heeft dat zij wel degelijk mee wil denken over dit onderwerp, wat blijkt uit het feit dat zij binnen enkele dagen haar deel van het “fiche” m.b.t. de inzet die men van de ASV mag verwachten wat vergroening betreft, heeft ingeleverd.

De ASV wil nogmaals uitspreken dat wij bijzonder teleurgesteld zijn, dat onze belangeloze inzet op zoveel weerstand stuit bij het Ministerie I&W, want wij kunnen geen andere conclusie trekken dan dat onze inbreng en de noodzakelijke voorwaarden daarvoor niet erkend worden.

De ASV is niet uit op een conflict met het Ministerie IenW, maar vraagt zich inmiddels wel af wat de reden is van deze starre houding. Zeker nadat wij deze ochtend via een twitterbericht konden vernemen dat de vertegenwoordiging door 1 vertegenwoordiger kennelijk bij andere organisaties niet zo strikt is gehanteerd.

Ondanks het feit dat de ASV zich dus genoodzaakt heeft gevoeld zich terug te trekken uit het overleg dat vandaag, 18 juni, plaats vond, blijven wij bereid mee te denken en mee te praten als ons de mogelijkheid geboden wordt dat op een verantwoorde manier te doen.

De ASV heeft in een schrijven de aanwezigen bij de bijeenkomst veel wijsheid en een zinvolle bespreking gewenst.

Tot zover het persbericht

Onderstaand bericht heeft de ASV verstuurd naar mevrouw Luijten (hoofd afdeling Binnenvaart en Vaarwegen Ministerie IenW/ voorzitter CESNI) met een cc aan mevrouw Gijsbers (directeur Maritieme zaken Ministerie IenW)

Beste mevrouw Luijten,

Hierbij reageert de ASV op de mailwisseling betreffende het rondetafelgesprek aanstaande maandag 18 juni om 09.00 uur. De conclusie kan geen andere zijn dan dat, hoewel de ASV groot belang hecht aan dit rondetafelgesprek en nota bene zelf het initiatief heeft genomen om deel te kunnen nemen aan de discussie over vergroening in de binnenvaartsector, het niet mogelijk blijkt met 2 afgevaardigden vanuit de ASV aanwezig te zijn.

Het feit dat de zaalgrootte de doorslaggevende factor zou zijn waardoor de ASV niet, op een voor de ASV verantwoorde manier, aan deze gesprekken kan deelnemen, doet geweld aan het belang van dit onderwerp: een onderwerp dat van groot belang is voor de hele maatschappij en een onderwerp dat van groot belang is voor de schippers, vertegenwoordigd door de ASV, die in staat zouden moeten worden gesteld op een optimale wijze mee te kunnen praten over hun eigen toekomst.

Wij hebben al in een eerder stadium aan alle partijen uitgelegd waarom de ASV in overleggen aangaande zaken die direct met de toekomst van de binnenvaartondernemers te maken heeft met 2 personen aanwezig wil zijn. Wij gaan er dan ook vanuit dat inmiddels iedereen in ieder geval van onze argumenten op de hoogte is. Inhoudelijk heeft de ASV tot nu toe ook geen reactie mogen ontvangen op onze argumenten anders dan: “andere organisaties komen ook met 1 persoon”. Ook het verschil met die “andere organisaties” en de consequenties die daarbij horen, heeft de ASV al eerder duidelijk gemaakt, maar helaas hebben wij daarvoor geen begrip mogen ontvangen van uw kant.

Ondanks het feit dat wij menen te merken dat door meerdere gesprekspartners de inbreng en aanwezigheid van de ASV wel degelijk gewenst is (ook als de ASV met 2 personen aanwezig zou zijn), lijkt de ASV met haar werkwijze niet welkom te zijn om op een optimale wijze deel te nemen aan het rondetafelgesprek.

De ASV wil nogmaals uitspreken dat wij bijzonder teleurgesteld zijn dat onze belangeloze inzet op zoveel weerstand stuit bij het Ministerie I&W, want wij kunnen geen andere conclusie trekken dan dat onze inbreng en de noodzakelijke voorwaarden daarvoor niet erkend worden door u.

Ondanks het feit dat wij daardoor wederom genoodzaakt zijn ons terug te trekken uit het overleg dat op maandag 18 juni plaatsvindt, blijven wij bereid mee te denken en mee te praten als ons de mogelijkheid geboden wordt dat op een verantwoorde manier te doen.

De ASV wenst u veel wijsheid en een zinvolle bespreking.

Namens bestuur en denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma

Algemeene Schippers Vereeniging: Beleidsvisie Klimaat en Vergroening

Het zal niemand ontgaan, dat bij elk actualiteitenprogramma zaken over het milieu op de agenda staan. Op zich niet onterecht: “Wie dan leeft, dan zorgt”, is een opstelling, die we ons niet meer kunnen veroorloven. Nederland is niet eens het eerste land, dat een klimaatwet in het regeerakkoord in het vooruitzicht heeft gesteld: een stuk of zeven landen gingen ons al vóór, het Verenigd Koninkrijk al in 2008. Het akkoord van Parijs vormde de aanzet voor de klimaattafels, via welke de overheid in oktober afspraken wil maken met de diverse sectoren van het bedrijfsleven, hoe e.e.a. in de praktijk vorm moet krijgen.

Tot zover lijkt dat oké, echter: in een Europa zonder grenzen stopt ook luchtvervuiling niet aan de grens, dus moet ook het beleid mondiaal, minimaal toch Europees, zijn.

Gemotiveerde vergroening bij mensen vindt alleen plaats, als men overtuigt raakt van het werkelijk positieve effect van hun bijdrage.
Het mag niet zo zijn, dat een positief effect binnen de landsgrenzen gaat leiden tot ongecontroleerde milieubelasting elders in de wereld of tot verspilling van grondstoffen door het creëren van een wegwerpcultuur van voortijdig afgedankt materieel. Mensen motiveer je door het op korte termijn gemeengoed maken van brandstoffen of technieken, die er al zijn en hun effect bewezen hebben en dit ook als zodanig te certificeren. Mensen motiveer je vervolgens door een reële vrachtprijs te betalen voor transport, waaruit in alle deelmarkten vergroening en modernisering betaald kan worden en waaruit een financiële basis ontstaat, die vertrouwen biedt aan geldschieters. Markttransparantie is daarbij een onmisbaar en effectief middel om een reële prijs te bedingen, leegvaart te beperken en daarmee het milieu te dienen en tot een betere bedrijfsvoering te komen. We moeten af van marktverstorende subsidies, zoals ze er nu in diverse vormen zijn in verschillende landen en voor de verschillende modaliteiten.

Techniek en financiën:
Twee zaken, die onomkeerbaar met elkaar te maken hebben. Een reële transportprijs zou de basis moeten worden voor het uitvoeren van een klimaatakkoord en de investeringen, die daarvoor nodig zullen zijn. Daarbij wordt even vergeten, dat inmiddels de crisis rond 2010 dan misschien als “opgelost” wordt beschouwd, maar dat de bedrijven, die met kunst en vliegwerk hebben overleefd, hun bedrijf nu pas weer vanaf zero moeten proberen op te bouwen, dus geen basis hebben voor wat voor financiering dan ook. Banken stellen zware eisen aan een bedrijfsplan. Zij adviseren ondernemers goed na te denken over de haalbaarheid van niet alleen de eerstelijns-investering op korte termijn, maar nog meer over de investeringen in het verloop van de doordenderende vergroenings-trein. Met de vraag of die investeringen er nog ooit aan het einde van de loopbaan weer uit zullen komen. Want het schip is toch uw pensioen...? Citaat ABN Amro. Hebben veel kleine zelfstandigen dit al niet tot hun eigen schade en schande als illusie aan den lijve ondervonden? Een nieuw fonds dan maar, gevoed uit een toeslag op de gasolie, herinvoering van accijnzen, of een andere heffing, vergelijkbaar met de sloopbijdrage? Met weer de nodige ontwijkroutes, problemen met het beheer ervan? Uiteindelijk weer een koekje van eigen deeg, specifiek bestemd voor strikt omschreven toepassingen, die voor individuele schepen technisch niet toepasbaar blijken, terwijl er wel aan meebetaald werd. Kostbare technieken, op kleine schaal zonder goed onderbouwde “start-to-end” milieu-effectberekening met veel subsidie in de markt gezet, of een beleidskeuze voor LNG als brandstof voor de toekomst,

door sommige instanties nog als milieudoelstelling beleden, door een toenemend aantal deskundigen meer en meer als alternatief afgewezen, in ieder geval door de meeste schippers als technisch en financieel onhaalbaar bestempeld. Zoals meerdere technieken, waar wel al tussen gekozen zou moeten worden, maar die in de praktijk nog niet beschikbaar zijn. Een vereniging van Motorimporteurs V.I.V. die onomwonden verklaart, dat strikte doorvoer van de verplichting om aan de CCR2 of hoger eisen te voldoen tot een bankroet van het grootste deel van de bestaande vloot zal leiden.

Met veel geld is veel mogelijk, maar niet het rondpompen van geld moet het resultaat zijn van een klimaatakkoord, maar het bereiken van milieuwinst, te beginnen door een bewustwordingsproces waar we nu onnodig energie verspillen, vervolgens het stimuleren van het toepassen van technieken, die onder handbereik liggen, om tijd te winnen ter ontwikkeling van het toepassen van niet-fossiele brandstoffen.

Ook het tijdpad van het klimaatoverleg is een punt: politieke opportuniteit om binnen heel korte tijd deelafspraken te maken met sectoren, dreigt uit te monden in afspraken zonder internationale binding, waarin geen gelijk speelveld meer aanwezig is voor binnenvaart uit diverse lidstaten en nog minder tussen de verschillende modaliteiten. Verkeerd beleid of het ontbreken van doordacht beleid wordt door de ASV al jarenlang aangevochten en aangewezen als oorzaak voor een reeds in gang gezette omgekeerde modal-shift. Dat heeft een veel grotere negatieve impact op het milieu dan dat we ooit nog door vergroeningsacties kunnen herstellen. Met (citaat) “De binnenvaart moet versneld werk maken van vergroening, anders mist zij de concurrentieslag met de andere modaliteiten” wordt de druk op de ketel opgevoerd. Emissieloos vervoer in 2050 uit milieuoverwegingen, dat was toch de drijfveer?

En waar staat de schipper op dit moment in deze materie?
Een groot gedeelte van de schippers is veel milieubewuster dan 50 jaar geleden. Kijk naar zaken als olie-afgifte, mensen ergeren zich aan de beperkingen van huisvuilafgifte, mensen passen hun motortoerental aan aan de vaaromstandigheden, besparen daarmee duidelijk op hun brandstofverbruik en daarmee de CO2-uitstoot, gebruiken al enthousiast GTL als het verkrijgbaar is, nemen de voor dit doel extra kosten voor lief, passen hun schip op eigen kosten aan met zonnepanelen, walstroomaansluitingen, aandrijfsystemen enz. Ergeren zich aan kromme eisen om als “Green Award”-deelnemers geaccepteerd te worden.
Zij vinden van hun bedrijf en bedrijfstak, dat vervoer over water een milieuvriendelijk alternatief is en ook als zodanig aanbevolen moet worden.
Zij volgen de ontwikkelingen betreffende vergroening in de binnenvaart en het klimaatbeleid met terughoudendheid, gezien de duidelijke indruk van onhaalbaarheid op dit moment.

Een ander, niet onbelangrijk deel van de moderne binnenvaart is opgegroeid of ingestroomd zonder het bewustzijn, welke energie-impact alle voorzieningen aan boord hebben op de CO2-footprint en zou door goede opleiding of begeleiding een positieve bijdrage aan elementaire vergroening kunnen geven. Daarnaast is er een groep voortrekkers, die meer dan globale interesse heeft in alles wat met techniek en milieuontwikkelingen te maken heeft en daarin ook actief investeert, voor zover men daar de middelen voor heeft. En uiteraard is er een deel van onze bedrijfsgenoten, die er niet of nauwelijks mee bezig zijn. Mogelijk, omdat ze al blij zijn, nog een paar jaar tot aan hun pensioen te kunnen uitzingen, misschien al blij zijn, de meest basale rekeningen te kunnen betalen en zo het hoofd boven water te houden of hun beroep alleen zien als een al dan niet prettige manier om geld op een bankrekening te zien verschijnen.

Wij vinden, als Algemeene Schippers Vereeniging, dat we in bovenstaande materie een verantwoordelijkheid en een taak hebben, voor onszelf als bedrijfstak, voor onze opvolgers de komende decennia, maar zeker ook naar de samenleving toe om vanuit de praktijk mee te denken over oplossingen, verkeerde beslissingen te proberen te voorkomen en een gezonde basis te blijven nastreven voor een fijne, rendabele en milieuvriendelijke bedrijfstak binnenvaart. Wij weten ons gesteund door een groot en toenemend aantal schippers en wensen dan ook volwaardig geaccepteerd te worden in het klimaatoverleg, waar over de toekomst van de binnenvaart beslist lijkt te gaan worden.

Bestuur en Denktank
Algemeene Schippers Vereeniging.

Ook dit stuk is uitgereikt aan Minister van Nieuwenhuizen

Vergroenen binnenvaart

Onderstaand stuk dient als toevoeging aan de discussie. Het is GEEN stuk geschreven door bestuur en/of denktank, maar het kan wel tot denken aanzetten. Het is dus ook niet “de mening” van het bestuur en/of denktank, het is een interessante mening. Daarom leek het ons goed ieder deelgenoot te maken van deze mening.

“Vergroening” van de binnenvaart is broodnodig. Ook de binnenvaartschepen, grote en kleine schepen, moeten bijdragen aan een schoner klimaat. Laten we hier vooral duidelijk in zijn. Eerst was het de CCR en nu is het Europa die strengere normen invoert voor de emissies van alle nieuwe motoren voor de binnenvaart. De nieuwste emissie-eisen voor nieuwe motoren, die gaan gelden voor motoren <300 kW in 2019 en >300 kW na 2020, zijn te lezen in EU NRMM Stage V. Voor de bestaande motoren op de schepen gelden de emissie-eisen welke van kracht waren op het moment van keuring. Vóór 2002 waren er geen eisen waaraan emissies moesten voldoen.

Het vergroenen van de binnenvaart is in 2002 begonnen. Nieuwe motoren die werden afgeleverd, moesten aan de zogenaamde CCR1 eisen voldoen. In 2006 zijn die eisen aangescherpt en CCR2 werd het criterium voor nieuwe motoren in de binnenvaart. De binnenvaartmotoren hebben een emissie- verplichting als het gaat om de reductie van fijnstof, aangeduid met PM10, en NOx. CO2-reductie komt in geen enkele eis naar voren. Alleen nieuwe motoren moesten dus technisch zijn aangepast om aan de verscherpte emissie-eisen te kunnen voldoen. Was dit een slimme actie om op deze manier de emissiedruk te verlagen? Wij denken van niet. Men heeft in de opstart uitsluitend gekeken naar de motorentechniek en niet naar eventuele andere mogelijkheden om de emissiedruk te verlagen. De techniek is dus verantwoordelijk voor de uitstoot. De uiteindelijke emissies, dus wat uit de pijp komt, zijn echter niet alleen afhankelijk van de motor. Met name de schroef is mede bepalend voor de uiteindelijke uitstoot. Er kan nóg zo’n schone motor in het schip staan, maar als de schroef te zwaar is, dan gaat dat ten koste van de motor en de emissie. Meten aan de pijp is in onze optiek een veel beter middel dan het afgeven van een standaard goedkeuringsdocument, ook wel een proefstandprotocol genoemd.

Wat ons opvalt is, dat de ene organisatie

het nog beter denkt te weten dan de andere organisatie, en het lijkt wel of iedereen bezig is om de bestaande schepen/motoren zo snel mogelijk op andere motoren te laten overgaan. Wij stellen dan toch de vraag “Welk schip is nu schoner, het schip met een CCR2/Euro Stage 3A motor, of dat oudere schip met zijn Deutz, Stork, MWM enz. motor”. Als we uitgaan van de CO2-reductie, dan hebben vooral de motoren die de minste brandstof gebruiken de laagste CO2 uitstoot. De vraag is dus: “Wordt bij hermotorisering ook in aanmerking genomen hoeveel CO2 uitstoot er is bij het fabriceren van zo’n motor”? Wij denken dat velen hier niet aan denken, laat staan erover nadenken. Als ze er al aan denken, dan willen ze dit niet in discussie brengen. Hoeveel CO2 zou er gemoeid zijn met het demonteren van een ‘oude’ motor en het plaatsen van een nieuwe motor? Daar hoor je ook niemand over. Al met al kunnen we ons niet aan de indruk onttrekken dat er wordt gemeten met verschillende maten.

Wat al deze organisaties ook lijken te zijn vergeten, is, dat de EU het zogenaamde CIInSh (Clean Inland Shipping) project is gestart. Dit project is bedoeld om met name te kijken welke vergroenings tool het beste aansluit bij een bepaalde modaliteit. Er hebben zich tot nu toe 30 schepen hiervoor opgegeven. Dit project gaat twee jaar duren om dan te bepalen welke keuzes er gemaakt moeten worden voor het vergroenen van de binnenvaart. Alle instanties, en met name zij die aan vergroeningstafel zitten, lijken dit project te zijn vergeten. Ook de Nationale Overheid blijkt niet altijd over de juiste kennis te beschikken en hierdoor ontstaan waanbeelden die straks tot uitkomsten kunnen leiden waar niemand gelukkig mee kan zijn. Het kan toch niet zó zijn, dat wie het hardste roept het meest gelijk krijgt?

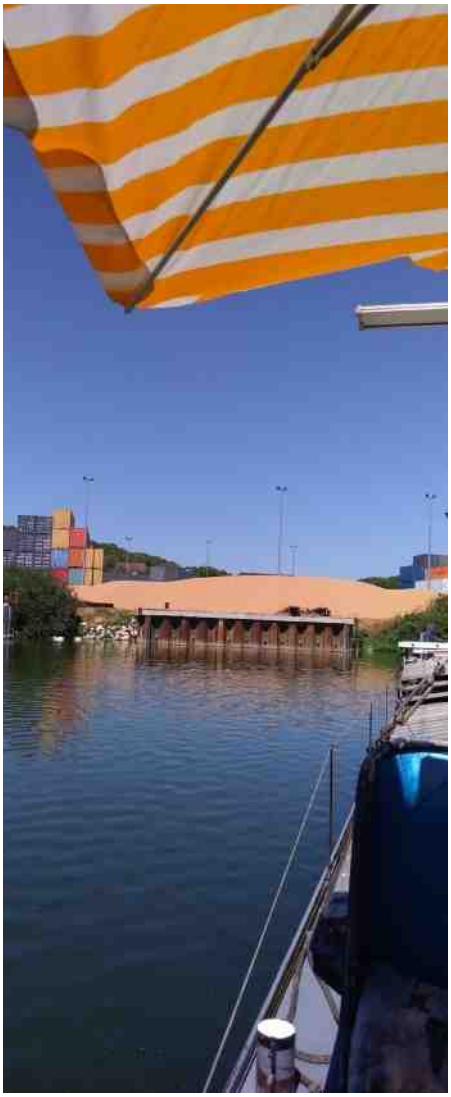
Meten aan de pijp is en blijft de beste manier om tot betere emissie te komen. Hierdoor wordt het mogelijk, ook voor de oude motoren met een zeer gunstige CO2 uitstoot, door te kunnen varen totdat vervanging daadwerkelijk nodig is. Betere emissies kunnen ook worden verkregen door: Fuel- emulsie, waterstof toevoeging, watergas gebruik toevoeging, synthetische brandstof als HFO, BTL of GTL, additieven door de brandstof, en ga zo maar door. Dit zijn allemaal technieken welke als doel hebben de emissies te verbeteren. Het schijnt dat men het meest gevoelig is voor het argument “als het op papier maar klopt”. Met andere worden, de werkelijke hoeveelheid CO2 die wordt uitgestoten is niet van belang. Daar gaan we de wereld niet mee redden. De overheid zou er goed aan doen om maatregelen te nemen die de fysieke uitstoot, als PM10, NOx, en CO2 omlaag brengen.
Als we de diverse technieken in het kort memoreren, dan zien we dat elke techniek zijn voor- en nadelen heeft.

- Een Fuel-emulsie installatie is wel kostbaar, maar helpt de NOx het fijnstof en de CO2 drastisch te verminderen. Nóg een voordeel is, dat het verbruik aanzienlijk gunstiger is. Nadeel is, dat er vermogensverlies is.
- Waterstofinstallatie is ook prijzig. Om waterstof aan boord te maken kost ook de nodige brandstof. Voordeel is wel minder verbruik en minder uitstoot van NOx, fijnstof en CO2.
- Dit geldt eigenlijk ook voor de Watergasinstallatie.
- HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), BTL (Biomas To Liquid) en GTL (Gas To Liquid) zijn synthetische brandstoffen. BTL en GTL producten worden op dezelfde manier gemaakt en ook de uitstoot is hetzelfde; een flinke besparing fijnstof en NOx. CO2-reductie is er ook voor beide producten. Voor GTL zit er geen claim aan, omdat het produceren van GTL nagenoeg net zo veel CO2 produceert als het vervaardigen van de gasolie. Voor HVO en BTL ligt dit iets anders. Dit product is van Biomassa gemaakt en dat valt onder de “circulaire” economie. Dit betekent, dat de volle 100% reductie CO2 geclaimd kan worden zonder dat er technisch vermindering is. Nadeel is, dat t.o.v. GTL beide producten duur zijn en slecht verkrijgbaar als het om grote volumes gaat.
- Additieven die momenteel worden aangeboden, hebben bijna allemaal tot doel de verbranding te optimaliseren. Het zijn producten op basis van Enzymen en op basis van Cyleen, Benzeen of Tolueen. Door een verbeterde verbranding worden de emissies ook minder.
- Elektrisch varen staat echt nog in de kinderschoenen en we kunnen hier nog geen zinnig woord van zeggen. Afhankelijk zal zijn het geleverde continu vermogen, de opslag van stroom en de actieradius.

Zo heeft de schipper/eigenaar enorm veel keuzes om zijn bijdrage te leveren aan een schoner milieu. Op dit moment moet de eigenaar niets. Er zijn geen verplichtingen die moeten worden nagekomen voor motoren van vóór 2002. Een ieder zal zijn eigen afweging moeten maken t.a.v. wat hij over heeft voor het milieu. Thans is de Europese verplichting: Euro Stage 3A. Deze ‘lat’ ligt op een hoogte die met alle hierboven genoemde mogelijkheden haalbaar moet zijn, afhankelijk van merk en type motor. De vraag is, of dit wordt erkend door de overheid en havenautoriteiten. Voor nabehandeling van uitlaatgassen ligt dit iets gemakkelijker dan voor het vergroenen met brandstof. De overheid vraagt terecht om een bewijs. Dit houdt in, dat een erkend en geaccrediteerd bedrijf volgens het E3 protocol een emissiemeting moet uitvoeren. De einduitslag moet aan de Euro Stage 3A emissie-eis voldoen. Deze erkenning is voor de meeste havens voldoende, behalve voor het Havenbedrijf Rotterdam! Dit bedrijf gaat niet akkoord met wat er in Europa is afgesproken en “vaart” zijn eigen koers door vast te houden aan de CCR2 eisen voor alle motoren (max 6 gram Nox), waardoor er een situatie ontstaat, dat motoren wel aan de Europese emissienorm voldoen maar niet aan de eis van het Havenbedrijf, en dat is toch vreemd. Door de kokervisie van het Havenbedrijf laat het Havenbedrijf de milieuwinst, door de Euro Stage 3A eis te erkennen, dus liggen.

Concluderend komen we tot de vaststelling dat er voor de bestaande motoren van vóór 2002 op dit moment geen verplichting is tot het nemen van maatregelen welke de emissies reduceren. Bij hermotorisering geldt momenteel de Euro Stage 3A emissie-eis. Na 2019 geldt voor motoren <300 kW en na 2020 voor motoren > 300 kW de Euro Stage V Emissie-eis.

Naam schrijver van het stuk bij de redactie bekend
We hopen hiermee iets bijgedragen te hebben aan deze lastige discussie



Algemene opmerkingen ASV
betreft het in te vullen vergroenings- “fiche” :

Zoals voorgesteld door het Ministerie I&W is het de bedoeling dat men eerst doelen en een tijdplan bepaalt (kostenefficient richting 2030), dan gaat men via pilots uivoeren in de wetenschap, dat uitgebreide toepassing nog niet haalbaar of uitvoerbaar is en daarna is het plan om (als daar behoefte aan is? Natuurlijk is daar behoefte aan!) onderzoek, ontwikkeling en innovatie te plegen. De ASV heeft opgemerkt dat dit o.i. de omgekeerde wereld is.

Specifieke opmerkingen:

1. Voor alle voorgestelde of nog voor te stellen opties onderweg naar het einddoel “Emissieloos varen” dient een milieu-effectberekening gemaakt te worden op basis van “Start to End”, d.w.z. vanaf begin productie tot eindverbruik/sloop voortstuwingsmiddel, om aan te tonen, dat er een voldoende positief saldo is qua emissie t.o.v. andere neveneffecten in de totale productieketen. Hiermee moet worden voorkomen, dat de sector opgezadeld wordt met (mogelijk onbetaalbare of onhaalbare) vergroenings-investeringen met minder of geen uitstoot, die andere, meer nadelige neveneffecten veroorzaken.
2. De ASV is van mening, dat de voorgestelde pilot-toepassingen voor wat betreft de fysieke aandrijving in de huidige vorm aantoonbaar geen milieu-winst opleveren. Soms al rechtstreeks (diesel-elektrisch), dan wel wegens het productie- en/of afbraakproces. Daarom dient eerst onderzoek en informatie (die veelal al beschikbaar is) verder worden uitgevoerd en geanalyseerd om te voorkomen, dat bepaalde pilots betreurenswaardige verspilling van tijd en middelen worden. Toch zeker, voordat aan uitrol wordt gedacht.
3. De ASV is van mening, dat elke rechtstreekse of niet-rechtstreekse verplichting (bv. de toegang tot haven Rotterdam) tot het doen van vergroenings-aanpassingen afgedekt moet worden door een (niet-fiscale) kosten-neutraliserende verhoging van de bedrijfsinkomsten, welke onderdeel moet uitmaken van het klimaat-akkoord. Nu al, zonder dat sprake is van ondersteuning om vergroening te stimuleren, wordt er in Frankrijk en Wallonië 30 tot 50% subsidie verleend op vrijwel alle verbeteringen, die aldaar ingeschreven schippers doorvoeren op schip en inventaris. Vergroening moet Europa-breed worden aangepakt zonder verstoring van het level-playing-field.
4. Andere initiatieven, zoals “meten aan de pijp”, efficiëntere inzet van transportmiddelen door markttransparantie, gebruik van zon- en windenergie moeten in dit proces een prominentere plaats krijgen.

Op basis van deze uitgangspunten is de ASV bereid actief mee te denken om de doelstelling “Emissieloos varen” te bereiken. Financiële inbreng door de ASV is daarin niet aan de orde: Voorlopig kost de drang naar vergroening al geld genoeg, omdat eigen initiatieven en voor-overleggen niet financieel gewaardeerd worden. De gelden uit het reservefonds, inmiddels elders ondergebracht tegen het advies van de ASV in, dienen daar dan alsnog maar voor aangewend te worden.

Voorstellen	Reactie ASV
Ontwikkeling naar (diesel)elektrische binnenvaart	Niet kosteneffectief, geen emissie-winst, zie opmerkingen
Bijmenging biobrandstoffen	Eerst milieueffectberekening, zie opm.
Ontwikkeling brandstofcel en waterstof als energiedrager voor binnenvaartschepen. (Pilots & Demonstraties / Onderzoek, Ontwikkeling, Innovatie)	Is voorlopig ons uiteindelijke streefdoel, eerst milieueffect-berekening.
Ontwikkeling batterij als energiedrager voor binnenvaartschepen. (Pilots & Demonstraties / Onderzoek, Ontwikkeling, Innovatie)	Neen, niet haalbaar, niet betaalbaar en zeker niet zonder milieueffect-berekening.
Logistieke ketenoptimalisatie (van weg naar water) Gedragsmaatregelen (verhoging inzet binnenvaart, Green Awards, synchromodaliteit/modal shift van weg naar water, on board monitoring, wachttijden verminderen voor afstemming met slots aan terminal, brug- en sluistijden, doorvaarhoogtes, congestieproblemen haven Rotterdam, beladingsgraad verhogen, leegvaart verlagen)	Ja, betreffende “Agora”-markttransparantiesysteem (w.o. leegvaart beperken), hervorming GreenAwards, verhoging beladingsgraad (d.m.v. vaarwegverdieping)
Overige:	Wat zich aandient en binnen onze doelstellingen past, b.v.: Behoud kleinere vloot d.m.v. inperking technische eisen. De ASV zal zich inzetten om samen met EvoFenedex verladers en andere relevante partijen te overtuigen van de noodzaak alle belemmeringen van vervoer over (kleiner vaar-)water op te heffen of te voorkomen (zoals spitssluitingen, beperking schuttijden of -afmetingen) en te stimuleren zich tot het uiterste in te zetten voor vervoer over water tot in de haarvaten en voor het behoud en ontwikkeling van de daarvoor benodigde kleinere binnenvaart. De ASV zal zich inzetten om samen met EvoFenedex verladers te overtuigen van de noodzaak in hun vervoerskeuze meer rekening te houden met het milieuvoordeel van vervoer per schip en de noodzaak de kosten van vergroening mede tot uitdrukking te laten komen in de vervoersprijs.

Langetermijnvisie op de vaarwegen
en de bereikbaarheid van de Friese binnenhavens.

Onderstaande brief heeft de ASV aan de Provincie Friesland geschreven:

Aan Provinciale Staten van Friesland

Betreft: langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van de Friese binnenhavens.

Geacht Statenlid, Geachte dames en heren,

Op woensdag 20 juni worden er besluiten genomen betreffende de langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van de Friese binnenhavens, waarbij u wilt komen tot een visie op de Friese vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer.

De ASV wil hierbij reageren op de aannames die wij lezen in dit schrijven. Wij willen er graag onze visie tegenover stellen, zodat u met een brede input uw besluiten zorgvuldig kunt wegen.

Wie is de ASV?
De ASV is dé belangenbehartiger voor de binnenschippers, die gebruik maken van de haarvaten van de Nederlandse waterwegen. Een groot deel van de leden vaart op een klein schip, zoals een Spits of een Kempenaar. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het Ministerie, zoals het OTNB en aan thema-overleggen gericht op de binnenvaart bij het Ministerie (het vroegere deelorgaan binnenvaart). Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). Maar ook internationaal gezien is de ASV actief, waar het gaat om de problemen waar de leden mee te kampen hebben zoals de (staat van de) vaarwegen en regelgeving. De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Daarnaast streeft de ASV voor de particuliere schipper naar:

- een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart
- een evenredige verdeling van lasten en lusten
- het behoud van onafhankelijkheid
- functioneel hanteerbare reglementen
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
- goede lagere- en beroepsopleidingen

Vanuit deze achtergrond menen wij dat wij een zinvolle bijdrage kunnen leveren aan de discussie omtrent de toekomst van de binnenvaart. Wij hopen van harte dat u onze opmerkingen ter harte zult nemen.

Als eerste wil de ASV hierbij meegeven dat de schippers de provincie Friesland als bijzonder binnenvaartvriendelijk hebben gewaardeerd. Het feit dat deze provincie de belangen van de binnenvaartschippers erkent uit zich in diverse voorzieningen die er al vele jaren zijn.

Ook in Friesland zien wij als schippers de zaken veranderen. Er wordt inderdaad minder door kleinere schepen naar plaatsen gevaren, waar zij van oudsher wel vaak kwamen (denk aan Leeuwarden, Franeker, Heeg, Heerenveen, Drachten en Sneek, bijvoorbeeld). Inmiddels nemen wij aan dat u ook op de hoogte bent van de bedreigingen voor de binnenvaart in het algemeen en de kleinere binnenvaart (tot 1.500 ton) in het bijzonder. U speelt er zelfs al op in door rekening te houden met het verdwijnen van het segment kleinere schepen. We lezen tenslotte:

“Klasse III verdwijnt, klasse IV neemt toe in 2050” lezen wij in de langetermijnvisie op de vaarwegen.

Toch wil de ASV daarbij een aantal kanttekeningen plaatsen. Wij weten namelijk dat deze categorie kleinere schepen in een behoefte voorziet. Wij zijn ervan overtuigd dat deze categorie schepen zeker bestaansrecht heeft, maar…als zij eenmaal verdwenen zijn, dan is dit een onomkeerbare weg. Dus bedenk welk beleid u kiest.

Deze categorie kleinere schepen voorziet in een behoefte.
U heeft het wellicht niet gemerkt, maar er is al enige jaren sprake van een omgekeerde modal shift: oftewel vervoer over water verdwijnt naar vervoer over de weg. Dit is beleid wat in strijd is met het Europese Witboek Vervoer. De bedoeling hoort te zijn dat vervoer over de weg naar vervoer over water gaat. Helaas is dat wel de bedoeling, maar is er geen enkel beleid aan gekoppeld.
Maar het verdwijnen van de diversiteit van de binnenvaartvloot is onnodig en de vraag is: gaat u deze gang van zaken versterken of gaat u dit samen met ons een halt toeroepen?
De reden dat er zoveel kleinere schepen zijn verdwenen, is geen economische reden; juist tijdens de crisis wisten ook deze schepen zich aardig te handhaven. De schepen die u wel een toekomst toedicht, zijn veel eerder de schepen die vaak “zwaar onder water staan”. De grotere schepen die nu minder waard zijn dan de schuld die erop rust, varen dan wel door, omdat de bank dat toelaat, maar een gezonde economische situatie is dat niet.

Waarom verdwijnen dan de kleinere schepen, zult u denken? De belangrijkste reden (CCR regelgeving) hebben wij

gegeven middels de brief en het informatieformulier betreffende de petitie (zie uw site) “geef de binnenvaart een toekomst” https://geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl/.

Wij doen er alles aan om die kleinere binnenvaart te behouden. Daarom zullen wij op 26 juni ook die petitie aanbieden aan de Commissie Infrastructuur en Waterstaat in de Tweede Kamer.
Inmiddels is er een motie aangenomen die de binnenvaartschepen tot 86 meter en tot 1.500 ton zou moeten vrijwaren van de CCR regelgeving, die deze schepen de das om doet. Voor uw interesse wellicht van belang ook te weten dat wij een gesprek hebben met de Minister over dit onderwerp op 10 juli aanstaande.

Al met al willen wij duidelijk maken, dat het een vraag wordt van de kip of het ei: Rekent u niet langer op het voortbestaan van dit type schepen of verdwijnen de schepen, omdat u niet meer rekent op hun voortbestaan?

En zou het zo erg zijn als die schepen verdwijnen?

Ja, dat is erg. Het is alsof er alleen nog maar heel grote vrachtwagens zouden zijn en geen bestelauto’s meer. De kracht van de Nederlandse binnenvaartvloot berust voor een groot deel in de diversiteit van die vloot. Schippers kunnen bij wijze van spreken hun graan halen bij de boeren in het midden van Frankrijk en afleveren voor de deur van Koopmans in Leeuwarden. Daar is geen overslag of vrachtwagenbeweging voor nodig. En ook niet ieder bedrijf wil minimaal 2.000 ton aan goederen afgeleverd hebben.

U schrijft “…staat Fryslân voor een sterke, duurzame economie waarin bedrijvigheid, transport, recreatie en natuur met elkaar in balans zijn….”. Wij zijn ervan overtuigd dat door de aantasting van de diversiteit van de vloot, door het alleen maar denken in “groter en meer”, juist die balans verstoord wordt. “Dat wil niet zeggen dat er geen keuzes gemaakt hoeven te worden, maar het geeft wel aan dat er een goede en veilige balans moet bestaan tussen harde economische activiteiten en zachte omgevingskwaliteiten…”.schrijft u. Inderdaad en daar horen ook de schepen tot 1.500 ton bij volgens de ASV.

Wij vragen u daar eens bij stil te staan. Wij vragen u ook om na te denken over het feit dat universiteiten (Cambridge) wijzen op het feit, dat door de klimaatverandering de waterhoogtes steeds wisselvalliger worden, waardoor juist kleinere binnenvaartschepen in de toekomst meer nodig zijn.

Kortom, we vragen u uw beleidsvoornemen tegen het licht te houden. Is het beter voor natuur en milieu en recreatie als er alleen nog maar heel grote schepen varen en verder alles bereikt moet worden via vrachtwagens? Wij zijn ervan overtuigd dat dat op den duur de maatschappij schaadt. U heeft geen tijd meer om het nog eens aan te kijken en eventueel later van gedachte te veranderen. Tegen die tijd is er niets meer te kiezen. Wij vragen u dus ook om zorg te dragen voor het voortbestaan van een divers binnenvaartvloot. Dat kunt u doen door keuzes te maken. Keuzes die het de hele binnenvaartsector mogelijk maken hun goederen ook in uw provincie te blijven vervoeren.

Wij vragen u ook om zich uit te spreken waar u kunt tegen beleid dat deze vloot zo aantast, waar u indirect de gevolgen nu al van draagt.

Heeft u behoefte aan extra informatie, dan willen wij daar graag in voorzien.

We wensen u veel wijsheid bij het kiezen van de juiste richting voor uw prachtige Provincie.

Namens bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma

Liar, Liar deel 2 “Het kleine schip”

Of het nu onkunde is, onwetendheid of pure opzet: feit blijft, dat er nogal wat onwaarheden over ons uitgestrooid worden.
Afgelopen jaar werd het ons te gortig en hebben we een rubriek Liar, Liar (leugenaar, leugenaar) in de nieuwsbrief gezet, waar we wat onwaarheden verzameld hebben.

Waarom die naam? Theresa May (premier van Engeland) had het aan de stok met de Engelse popmuziek. Het liedje ‘Liar Liar’ (= leugenaar, leugenaar) dat aan haar is gewijd, werd een YouTube-hit.

Het komt van de band Captain SKA, die een nieuwe versie maakte van een liedje uit 2010 waarin citaten uit speeches van Thatcher, Cameron, Clegg en Osborne werden afgewisseld met een vrolijk refrein waarin de sprekers voor leugenaar werden uitgemaakt. Voor de nieuwe versie zijn de citaten vervangen door uitspraken van May.

Ik vroeg me destijds af: hoe zit het met de waarheid bij onze beleidsmakers? Wat horen wij allemaal van de Minister en het Ministerie of de daaronder vallende ILT?

Bestuurslid BLN schrijft - als medewerker Maritiem medium - grove onwaarheden
En nu is er een vervolg naar aanleiding van een columnist van een maritiem blad, die nota bene bestuurslid is bij BLN en bovendien een interessant verleden heeft (o.a. bij Mercurius shipping, een organisatie die druk gebruik gemaakt heeft van allerlei subsidiepotjes). Deze columnist wist zoveel onwaarheden over “het kleine schip” in een column te proppen dat daar wel een reactie op moest komen.

Een facebookhit voor de ASV
Een van onze denktankleden liet het er niet bij zitten en schreef een ingezonden stuk, dat we ook op facebook geplaatst hebben. Daar kwam een stroom van instemmende reacties op. Daarom hierbij het ingezonden stuk plus inleiding van de schrijver Ronald Sipsma en een aantal reacties van Facebook:

Het kleine schip!
Kent u het gevoel dat u een stuk tekst leest en u jeuk krijgt door het lezen ervan? Wij lazen recent een column in de Maritiem Courant uitgegeven juli 2018, waar wij dus die jeuk van kregen. De column is geschreven door Raymon Berkhout (bestuur commissie Strategie BLN). In zijn column stelt meneer Berkhout, dat wanneer een schip niet aan de nieuwste eisen kan voldoen door de kosten die het met zich meebrengt, dit schip geen bestaansrecht heeft. De column staat vol onjuistheden. Bij het lezen kregen wij jeuk en vroegen wij ons af waarom mensen het maar niet in willen zien dat het kleine schip een hele belangrijke schakel is in de binnenvaartsector. De vingers van de ASV jeukten dan ook om een reactie te schrijven op deze column, in de hoop meneer Berkhout een ander inzicht te geven op zijn visie en velen met hem die klakkeloos achter de meute aanlopen zonder zich goed te verdiepen in de feiten. Hieronder ziet u de reactie van de ASV.

Geachte heer Berkhout,
Naar aanleiding van uw column willen wij graag een inhoudelijke reactie geven. U bent duidelijk een voorstander van een vrije markt. De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) is ook voorstander van een bedrijfsvoering zonder subsidies of andere financiële middelen.

Na het lezen van uw column “Het kleine schip” hebben we opgemaakt, dat u niet goed op de hoogte bent van de situatie in de binnenvaart. De kleine binnenvaart verlangt naar het behoud van haar sector. Mocht uit de sector de kleine binnenvaart

wegvallen door regels, die opgelegd worden en onbetaalbaar of zelfs niet haalbaar zijn, moet u weten dat dit vervoer via het spoor of de weg getransporteerd moet gaan worden. Dit zou een grotere belasting op het milieu zijn door vrachtverkeer en langdurige files. U heeft kennelijk geen idee hoeveel lading er over het water wordt vervoerd door de kleine schepen. Het wegtransport kan deze hoeveelheid niet eens overnemen.

Daarnaast vraagt het kleine schip helemaal niet om een subsidie, maar om vrijstellingen van CCR regels waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid helemaal niet aangetoond zijn. Veel van deze regels hebben geen enkele toegevoegde waarde aan veiligheid of welk argument dan ook. Daarnaast staan deze regels vergroening van de sector in de weg vanwege de hoge kosten, die ze met zich mee brengen. Wij maken ook op uit uw column, dat u ervan uit gaat dat de CCR regels alleen te maken hebben met het milieu. Dit is echter een misverstand. Voor het overgrote deel gaan de CCR regels over de uitrusting van het schip en de technische eisen.

Uw aanname dat het kleine schip op dit moment vervuilender is dan een groot schip, is onjuist. Kleine schepen zijn net zo ver, al dan niet verder, ontwikkeld in het gebruik van groene energie als zonnepanelen als nieuwe schepen. Tot nog toe worden nieuwgebouwde schepen niet voorzien van zonnepanelen, waar het kleine schip dit al wel toepast. Daarnaast zijn vrijwel alle kleine schepen voorzien van een accupakket, zodat het gebruik van de stroom aggregaat beperkt kan worden tot slechts enkele uren per dag. De nieuwere schepen daarentegen zijn volledig ingericht op het gebruik van de aggregaat voor bijvoorbeeld de verwarming van de privé vertrekken. Deze aggregaten moeten dus 24 uur per dag in bedrijf zijn en mocht een dergelijk schip aangesloten aan het walstroomnet, dan verbruiken deze schepen velen malen meer dan een klein schip.
Om terug te komen op de kern van uw betoog, dat de sector zonder enkele hulp of subsidie moet kunnen bestaan, heb ik u ook nog wat feiten te melden. Voor de crisisjaren zijn er veel nieuwe schepen gebouwd met staatsgaranties. Toen de crisis uitbrak kon het merendeel van deze moderne schepen niet rendabel varen. Veel van deze schepen werden in de vaart gehouden door banken om de markt van de grote nieuwbouw schepen te beschermen. Er werd niet meer afgelost en soms geen rente betaald. Ook zijn er schepen verkocht, waarbij er aanspraak gemaakt is op de staatsgarantie en de banken via een omweg hun eigen schip weer terug kochten om toch weer rendabel te worden. Voor deze grote nieuwbouw schepen werd het door regelingen mogelijk om onder de kostprijs te varen, waardoor het kleine schip, die geen steun kreeg, veel financiële schade heeft opgelopen.
Namens bestuur en denktank van de ASV:
Ronald Sipsma

Op 1 augustus heeft dit bericht op facebook 1.227 mensen bereikt

Reactie 1: Ik had Raymond Berkhout hoger ingeschat gezien zijn medewerking aan de vergroening commissie van BLN. Ik ben van zijn stuk behoorlijk van mijn stoel gevallen. Verstand van het kleine schip heeft hij totaal niet.
Reactie 2: Je ziet aan het schrijven van dhr Berkhout dat hij nog nooit verder heeft gevaren als groot vaarwater. Er zijn nog veel meer kilometers vaarwegen in Europa, dan alleen de Rijn.
Jammer dat deze mensen in een bestuur zitten zonder dat ze een algemene visie hebben.
Reactie 3: Dit zijn weer van die mensen die betaald worden door lobbyisten om het bestuur in handen te houden en controle uit te oefenen.
Reactie 4: Je kan zien wie de BLN regeert. Dit zijn echt cbob manieren.
Reactie 5: Zo zie je maar weer dat de BLN er niet is voor de kleine ondernemer.
Reactie 6: Ach, het is maar een columnist, die zouden eigenlijk verstand van zaken moeten hebben.
Reactie 7: Top verwoord. Hoop dat ze inzicht krijgen hoe het werkelijk is.
Reactie 8: Top ASV zo jullie het verwoord hebben!
Reactie 9: Ik ben het helemaal met jullie eens!
Reactie 10: Goed verwoord. Nu hopen dat het niet tegen dovemansoren is geschreven/verteld.
Reactie 11: Super!
Reactie 12: 👍
Reactie 13: 👍
Reactie 14: 👍👍
Reactie 15: Hiermee wederom failliet van BLN aangetoond.
Reactie 16: BLN is een club van pennenlikkers.
Reactie 17: Dit geeft toch aan dat deze uitspraak kant noch wal raakt. Dit is iets wat hem ingeprent is en niet weet wat hij zegt en dat moet dan vertegenwoordiger van een bond zijn???
Reactie 18: Weer zo'n grappig persoontje achter het bureau die wel even in elke portemonnee kan kijken en beslissen hoe en wat.

Goederenvervoer over water in een stroomversnelling
(bijna) zonder schippers

De Provincie Zuid-Holland heeft op 20 juni jl. een bestuurlijke bijeenkomst georganiseerd met de naam 'Goederenvervoer over water in een stroomversnelling'.

Namens de ASV waren hierbij aanwezig Esther Lubbers en Sunniva Fluitsma.

Een impressie:
Van de 115 aanwezigen was 6% verlader, 14% vervoerder, 32% overheid, 2 % terminal, 12% kennisinstelling, 3% schipper en 32% overig.

Het is prachtig als een provincie als Zuid-Holland zo specifiek de binnenvaart als belangrijke speler ziet. Maar dat slechts 3% van alle aanwezigen bestond uit schippers (waarvan dus 2 van de 3 door de ASV geleverd werden), maakt wel duidelijk hoe de verhoudingen lagen bij de bijeenkomst.

Het is dan ook begrijpelijk dat het grootste gedeelte van de aanwezigen vooral positief kijkt naar alle ontwikkelingen, uitdagingen en kansen waar degene die het moet uitvoeren - de schipper - wat sceptischer is over het geheel.

Juichen
Nu is zo´n bijeenkomst een kans om eens goed met elkaar te brainstormen wat er zou kunnen, wat we willen en wat er (on) mogelijk is. Helaas was dat kennelijk niet geheel de bedoeling. Dus hoewel men in alle publicaties juichend is over deze bijeenkomst, kunnen wij schippers niet anders dan diep teleurgesteld zijn over deze gemiste kans om werkelijk een visie neer te zetten en openingen te bieden tot dialoog tussen de verschillende partijen. Het was duidelijk dat dit een goed-nieuws show moest worden.

Want na deze bijeenkomst heeft de provincie ons een terugblik gestuurd, waarbij men terugziet op `een geslaagde bijeenkomst van Goederenvervoer over Water in een stroomversnelling`.

Wij echter, als vertegenwoordigers van de schippers, werden niet zo enthousiast van deze bijeenkomst. We zagen namelijk veel dromen en wensen voorbij komen, maar geen mogelijkheden om die dromen waar te maken, waarbij wij, de schippers, toch degenen zijn die het zullen moeten waarmaken.

Niemand op de hoogte
Eerlijk gezegd ben ik vooral geschrokken over het feit dat er op zulk hoog niveau zoveel essentiële informatie niet gekend is, zoals informatie over de verwachtingen van het potentieel aan binnenvaartschepen door allerlei ontwikkelingen.

Tijdens een sessie over de beperkende rol van regelgeving bleek niemand van de aanwezigen op de hoogte te zijn van het feit, dat door de CCR/CESNI er zoveel eisen aan schepen worden gesteld, dat veel schepen uit de vaart genomen worden (en wat heb je aan vergroening als er geen schepen meer zijn?) waarbij de overige, nog resterende schepen een enorme lastendruk ondergaan, waardoor er voor vergroening nauwelijks ruimte is. NIEMAND WAS OP DE HOOGTE.

De ASV mocht dit in een presentatie aan de zaal aan de orde stellen waarna er applaus kwam, dus men kan de conclusie trekken, dat het gewaardeerd werd dat dit aan de orde gesteld werd. Maar wat schetst onze verbazing? Geen woord daarover in de terugblik van de Provincie Zuid-Holland na dit gebeuren.

Zuid-Holland; Binnenvaartbeleid zonder goede prognoses
De ASV vraagt zich af; Hoe kan de provincie Zuid-Holland goed binnenvaartbeleid maken, waarbij men zegt vervoer over water te willen stimuleren, als men niet weet wat de prognoses zijn over de aantallen schepen in de nabije toekomst, er geen prognoses zijn over duizenden te verdwijnen binnenvaartschepen noch over de economische omstandigheden aangaande mogelijkheden tot investeringen?
Het feit dat binnen enkele jaren de schepen tot 1.500 ton zo goed als verdwenen zullen zijn, zal een enorme impact hebben op de mogelijkheden van goederenvervoer over water in Zuid-Holland. Het feit dat schippers enorme investeringen moeten doen in zaken die zinloos zijn en het milieu niet ten goede komen, heeft natuurlijk ook een effect op wat men van die bedrijfstak kan verwachten. Had de provincie hier een rol in kunnen spelen? Die vraag wordt niet gesteld.

Gevolgen regelgeving ontkend
Hoe kan een provincie goed beleid ontwikkelen als ook na deze dag, waar de aanwezigen met de neus op de feiten werden gedrukt, nog steeds ontkend wordt, dat dit speelt? Beleidsmakers blijven er nog steeds vanuit gaan, dat er een status quo is wat (aantallen en type) schepen betreft en men alleen even die schepen milieuvriendelijker hoeft te maken, waarna het milieuprobleem aangepakt zou zijn.
Wat is er aan de hand dat men - de provincie, de ambtenaren, de vervoerders, de onderzoekers - zich willens en wetens doof en blind houdt voor ontwikkelingen, die niet te ontkennen zijn?
Maar ook nadat dit medegedeeld is op de bijeenkomst, gaat men door op de ingeslagen weg: hier nog steeds aan voorbijgaand blijft men elkaar feliciteren met die goede bedoelingen.

TROTS
Zou men een groot deel van de bestaande binnenvaart al als afgeschreven beschouwen? Want in de verslaglegging van deze bijeenkomst lezen we dat men bijzonder trots is op de samenwerking met Rijkswaterstaat om de next step in schoon **en autonoom varen** mogelijk te maken.
Gedeputeerde Rik Janssen: *"Veel in beweging zijn past bij onze koploperspositie in de binnenvaart. Realtime vaargegevens delen, verminderen CO2 uitstoot en meten aan de pijp, multimodaliteit – in Zuid-Holland doen we dat allemaal al. Samen met Rijkswaterstaat helpen we innovaties mogelijk maken. We delen onze kennis onderling om in te kunnen spelen op de nieuwste ontwikkelingen. Zonder de goede samenwerking met schippers, verladers en overige partners, lukt dat niet".*
Lees meer hierover in het persbericht: https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/goederen-over-water/@21292/slimme-binnenvaart/

Terecht spreekt men uit: *Zonder de goede samenwerking met schippers, verladers en overige partners, lukt dat niet*. Helaas is de realiteit dat keer op keer die groep schippers, waarmee men zegt te willen samenwerken, niet of nauwelijks bij het proces betrokken worden. De schipper zou niet alleen zaken opgelegd dienen te krijgen, niet alleen moeten uitvoeren, maar ook daadwerkelijk aan het begin van het proces een stem moeten hebben. Een stem die groter zou moeten zijn dan 3% van het geheel.

Ook is men TROTS op het Eerste platinum label van Stichting Green Award dat Directeur Jan Fransen van Stichting Green Award voor het eerst heeft uitgereikt. Dit label, speciaal voor binnenvaartschepen die emissieloos varen, ging naar Bek & Verburg voor de Invotis IX.

Heel TROTS is men ook op de nominatie van 'Smart shipping in Zuid-Holland' door het ICT vakblad Computable voor de prestigieuze titel ICT-project van het Jaar bij de Overheid. Juryoordeel: de jury van de Computable Awards 2018 in de categorie ICT-project van het Jaar bij de Overheid vindt dat provincie Zuid-Holland heeft laten zien hoe we op vernieuwende, maar

ook praktische wijze alle actoren op de waterwegen bij elkaar hebben gebracht om op basis van de verzamelde data een grotere voorspelbaarheid te realiseren en daardoor een betere doorstroming. Iets waar duidelijk behoefte aan is en waar in het wegverkeer al enorm veel data wordt verzameld en gebruikt in beslissingen rondom het wegennet. Lees verder over het juryoordeel en het stemproces:
https://www.computable.nl/artikel/nieuws/awards-nieuws/6399148/1853296/computable-start-stemproces-awards-2018.html
https://www.zuid-holland.nl/actueel/nieuws/@21291/computable-awards/

Waar gaat u morgen mee aan de slag?
Tijdens de stroomsessies en ook tijdens het diner werden volgens de Provincie veel afspraken gemaakt. We lezen dat ideeën, wensen en oplossingen ter plekke ontstonden en er bovendien veel dwarsverbanden werden gelegd en contacten geïntensiveerd. Het was ook een moment van genieten van de gezamenlijk behaalde resultaten, lezen wij.
Op de vraag '*waar gaat u morgen mee aan de slag*?' kreeg de organisatie hele diverse antwoorden:
Programma Gouwe, Vervoerder; Slimme vaarweg; Binnenvaart; #selfdrivingboat; Universitei; Kadeprojecten; Blue Line Logistics; Bekendmaking partnership; Green Award in combinatie met meten aan de pijp; Havenbedrijf Rotterdam; Projectwerk; Milieu; Ik ga t doorvertellen; Data Science; Corridor; Opschalen; Stemmen mobiliseren voor Computable Awards; Nieuwe contacten bellen; Emissie loos varen; De Schie op de kaart zetten; Petitie ondertekenen; Energietransitie in Goederenvervoer over water doorvoeren; Continentaal transport en België aanmoedigen.
Wij vroegen ons af wat we nu met dit scala van invalshoeken moeten, maar Gedeputeerde Rik Janssen hoort deze antwoorden met volle tevredenheid aan.
Janssen is heel trots op de gezamenlijk behaalde resultaten (?) en roept alle aanwezigen op om vooral door te gaan met deze stroomversnelling. Men meldt in het bericht, dat men doorbraken aan het creeren is, waarbij men zich richt op de `next step`.

Samen waarmaken
Men noemt het HET momentum voor Smart Shipping in Zuid-Holland! En roept op `Laten we het samen in de praktijk waarmaken!`
Bij dat laatste sluit de ASV zich aan; Laten we het vooral SAMEN in de praktijk waarmaken. En laten we dan ook SAMEN de mogelijkheden creëren waarop de binnenvaartsector kan vergroenen. En SAMEN betekent, dat de schippers een essentiële rol zouden moeten spelen in dit proces. Niet alleen maar besluiten nemen voor hen en over hen, maar ook MET hen.

Want waar gaat het nu over? Moet er echt een binnenvaart- en milieuvriendelijker beleid komen of ging het om een goednieuwsshow?
Ja, het is natuurlijk prachtig als een provincie als Zuid-Holland zo specifiek de binnenvaart, het vervoer over water, als belangrijke speler ziet. Dat is inderdaad goed nieuws.

Maar tegelijkertijd komen we er niet mee door alleen maar uit te spreken hoe geweldig alles gaat en hoe goed de bedoelingen zijn. Als men de mitsen en maren niet wil horen, zal men ook niet tot oplossingen komen. Helaas moeten wij de conclusie trekken, dat de mitsen en maren zoals gesteld door ons, de schippers, nog net aangehoord zijn, maar kennelijk is er wederom niet geluisterd.

Het feit dat slechts 3% van de aanwezigen bestond uit schippers, heeft zich wederom vertaald in een bijeenkomst óver de sector, maar helaas weer veel te weinig samen mét een van de belangrijkste spelers uit de sector; de schippers. Een gemiste kans maar er komen vast meer kansen, dus die wachten we vol vertrouwen af.

Sunniva Fluitsma

Antwoord van Waterschap Rijn en IJssel op klanteisformulier

Op 3 april jl. stuurde de ASV een - zoals door het waterschap Rijn en IJssel vastgestelde - "Klanteisformulier" m.b.t. de versterking van de Rijnkade. Op 25 juli jl. mochten wij reeds een antwoord hierop ontvangen.

1. Wat is het probleem volgens de ASV?
De beleidsmakers lijken voorbij te gaan aan het belang van (goederen)vervoer over water. Wij zien mooie plannen, maar er wordt kennelijk geen rekening gehouden met het feit dat de hele maatschappij gebaat is bij minder vervoer over de weg en meer over water. Daar horen dan ook voorzieningen bij om het bestaan van binnenvaart mogelijk te maken. Hoewel `men` zegt dit belangrijk te vinden, zien we dat, zodra het een gemeente zelf aangaat, men die positieve keuze niet lijkt te maken, zoals we ook in dit geval moeten constateren. De voorzieningen lijken vooral afgebroken te worden, zo ook in Arnhem. In geen van de 4 voorstellen wordt het bestaan van de binnenvaart beschreven en dat terwijl aanmerende vrachtschepen net zo goed een attractief karakter kunnen hebben, nog los van de maatschappelijke plicht die een stad als Arnhem heeft ten opzichte van deze vervoersmodaliteit.
Het is onduidelijk wat er binnen uw gemeente geregeld wordt ten aanzien van de ligplaatsen voor de vrachtvaart. Er is bij de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) informatie binnengekomen dat er op dit moment geen of nauwelijks plaats is aan de kades voor de vrachtvaart en deze schepen zelfs doorgestuurd worden naar de Nieuwe haven. Dit omdat de gehele lengte van de kades gereserveerd zou zijn voor de cruisevaart. Maar die haven is, waar het gaat over ligplaatsen, ook maar beperkt toegankelijk vanwege het aantal woonschepen die er liggen en de cruisevaart die daar ook nog plek toegewezen heeft gekregen. Dan ligt er aan de hoge kade nog een opgebouwd schip en er ligt nog een spits, die ook iets met reparatie doet. Het wordt dan wel krap in die haven.

Nu is het ook zo dat er in de gehele binnenvaart een vaar-en rusttijdenwet van kracht is en er in dit kader ligplaatsen nodig zijn voor overnachting. Dan is de Nieuwe haven ook niet echt een plaats om er maar even voor een paar uur rust in en uit te varen. Dit neemt onnodig veel tijd in beslag. In de opvaart is er na de sluis van Driel, als het daar vol ligt, enkel Arnhem waarnaar uitgeweken kan worden. De haven van Tolkamer is dan veelal te ver en in dat geval worden de vaartijden overschreden. Ook als men in de afvaart de Gelderse IJssel neemt, is de eerste gelegenheid ligplaats te nemen Doesburg. Een grote kans dat ook hier de toegestane vaartijden ver overschreden gaan worden.

Ook voor de binnenvaart die met Arnhem in welke vorm dan ook een sociale of economische band heeft, is het volgens de informatie die we kregen, moeilijk geworden het weekeinde in Arnhem een ligplaats te krijgen. Het is toch een prettige gedachte dat naast de cruisevaart ook de rest van de binnenvaart een plekje met bijbehorende voorzieningen zou mogen hebben binnen uw mooie gemeente.

2. Wat is de doelstelling?
De doelstelling van de ASV is om als dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de Nederlandse waterwegen, de belangen van de binnenvaart, maar ook het maatschappelijk belang van de binnenvaart inzichtelijk te maken en daarbij te wijzen op de noodzakelijke voorzieningen waar de binnenvaart behoefte aan heeft. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het Ministerie zoals themaoverleggen gericht op de bin-

nenvaart.

Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig) de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken, hoort daarbij.

De doelstelling specifiek in dit geval is dat, naast de cruisevaart, ook de rest van de binnenvaart welkom is en een plekje met bijbehorende voorzieningen zou mogen hebben binnen uw mooie gemeente.

Met die bijbehorende voorzieningen bedoelt de ASV naast (vaste) ligplaatsen voor de binnenvaart ook goede afloopmogelijkheden, een auto-afzetplaats en stroomvoorziening (zodat schepen niet met hun generators voor overlast hoeven te zorgen).

3. Wat is het belang dat met de honorering van de klanteis wordt gediend
   - Het belang is een groter maatschappelijk belang. Willen we een beter milieu, minder files en CO2 uitstoot, dan moeten we daar allemaal aan meewerken, ook Arnhem. Dat betekent dus, dat er niet gedacht mag worden dat een andere gemeente maar voor ligplaatsen moet zorgen. Wij doen een beroep op alle provincies, waterschappen en gemeentes om hun verantwoordelijkheid te nemen in een stimulatie van vervoer over water.
   - Er is ook een sociaal belang. Schepen worden bevolkt door normale mensen met normale behoeften, waarin voorzien zou moeten worden door gemeentes zoals Arnhem. Wij vragen u: neem die verantwoordelijkheid.
   - Bovendien is er een attractief belang. Aanmerende en losmakende schepen geven een dynamisch karakter en horen bij een stad als Arnhem. Maak daar dan ook ruimte voor, vragen wij.

4. Op welk specifiek deel of gebied heeft de klanteis betrekking (afkadering)

Het ligplaatsenbeleid voor de binnenvaart van de gemeente

5. Wat is de specifieke eis of wens

- (vaste) ligplaatsen voor de binnenvaart met
- goede afloopmogelijkheden,
- een auto-afzetplaats en
- stroomvoorziening (zodat schepen niet met hun generators voor overlast hoeven te zorgen)

6. Ingediend door

Naam: Sunniva Fluitsma
Organisatie: Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)
Functie: Woordvoerder
Mail:info@ algemeeneschippersvereeniging.nl

Antwoord op deze brief kwam op 25 juli jl.!

Zoals afgesproken in ons telefoongesprek van zojuist beantwoord ik hierbij formeel de ingediende klanteisen, die ik als bijlage heb toegevoegd.
Excuus dat de beantwoording op zich heeft laten wachten. Dit heb ik u in ons telefoongesprek toegelicht.

Klanteisen RA 2018-174

- (vaste) ligplaatsen voor de binnenvaart met
- goede afloopmogelijkheden,
- een auto-afzetplaats en stroomvoorziening (zodat schepen niet met hun generators voor overlast hoeven te zorgen)

Beoordeling: afgewezen, is geen onderdeel van de scope

Argumentatie: Beheerder van de lage kade van de Rijnkade in Arnhem is de havenmeester namens gemeente Arnhem. De havenmeester geeft het Waterschap en voor realisatie vanaf 2022 mee waaraan voldaan dient te worden om de scheepvaart, die gebruik maakt van de lage kade als aan- en afmeerlocatie, zo min mogelijk te hinderen. Voor de realisatie zijn wij voornemens om veel aan- en afvoer via het water als eis mee te geven aan de aannemer. Dit voorkomt dat er veel hinder is voor gebruikers van het gebied. Daarmee wordt het effect voor het verkeer in de binnenstad van Arnhem ook verminderd. Gebruik van de lage kade door onze aannemer zal van invloed zijn op de afmeer locatie voor de andere scheepvaart. (Vaste) Ligplaatsen kan het waterschap niet garanderen. Dat is de bevoegdheid van de havenmeester. Goede afloopmogelijkheden heeft te maken met de inrichting van de lage kade langs de rivier. Het waterschap heeft daar vooralsnog geen werkzaamheden. Voor de aanbesteding zal het Waterschap met de havenmeester en gemeente Arnhem afstemmen waar de aannemer aan dient te voldoen, zodat de afloopmogelijkheden en een auto-afzetplaats mogelijk blijven. Gemeente Arnhem is verantwoordelijk voor het realiseren van walstroom voor de scheepvaart. Het Waterschap zal een voorziening maken bij de verbindingspunten tussen hoge en lage kade, bijvoorbeeld door mantelbuizen aan te leggen, zodat gemeente opdracht kan geven om de walstroom te realiseren.

In uw probleemomschrijving doet u aannames, waarin wij ons niet herkennen. Reders van cruiseschepen, binnenvaart en schippers van de historische vloot zijn voor onze stakeholders. Met name tijdens de realisatie heeft het werk voor hen invloed. Waar u verwijst naar gemeente Arnhem adviseer ik u met deze organisatie contact op te nemen. Wij adviseren u om dit met de havenmeester te doen. Om het projectgebied voor u te voorzien van een kader. Onze scope voor versterking Rijnkade gaat over de waterkering (hoge kade) tussen de twee bruggen. Ten westen van de Nelson Mandela brug komt er een nieuwe afrit naar de Boterdijk. De waterkering wordt verlegd naar de stad en zal via een talud aansluiten op de lage kade. Ten oosten van de John Frostbrug tot en met de op- en afrit tegenover De Melkfabriek hebben wij alleen een versterkingsopgave en verandert er niets aan de bestaande situatie. Op onze website staat het concept voorkeursalternatief dat wij dit najaar vaststellen. Separaat hieraan wordt met gemeente en omgeving het ontwerp van het maaiveld bepaald.

Met vriendelijke groet,
Omgevingsmanager HWBP
Rijnkade Arnhem

In de brand uit de brand (met een bijlage ontvangen van de EOC)

Binnenvaartregeling Bijl. 1.1 (ROSR)

a. in het stuurhuis,
b. in de nabijheid van iedere toegang van het dek naar de verblijven,
c. in de nabijheid van iedere toegang tot niet van de verblijven uit toegankelijke bedrijfsruimten waarin zich verwarmings-, kook-, of koelinstallaties bevinden, die op vaste of vloeibare brandstoffen werken dan wel op vloeibaar gas,
d. bij iedere toegang tot machinekamers of ketelruimen,
e. op een geschikte plaats benedendeks in de machinekamers of ketelruimen, zodanig zijn geïnstalleerd dat de weg naar een brandblusapparaat vanuit geen enkel punt van de ruimte meer dan 10 meter bedraagt.

2. Als draagbare blustoestellen, voorgeschreven in het eerste lid, mogen slechts poederblussers worden gebruikt met een inhoud van ten minste 6 kg dan wel andere draagbare blustoestellen met eenzelfde bluscapaciteit. Zij moeten geschikt zijn voor de brandklassen A, B en C alsmede voor het blussen van branden in elektrische installaties tot 1000 V.

Poeder

Op Nederlandse vaartuigen zijn afwijkend daarvan, op schepen waarop geen vloeibaargasinstallaties zijn geïnstalleerd, sproeischuimbrandblussers met tot – 20 °C vorstvrije blusmiddelen bestaande uit water met AFFF-AR-schuim (Aqua Film Forming Foam) toegestaan, ook wanneer deze niet voor de brandklasse C geschikt zijn. De minimuminhoud van deze brandblussers moet 9 liter bedragen. Alle brandblussers op Nederlandse Vaartuigen moeten voor het blussen van branden in elektrische installaties tot 1000 V geschikt zijn.

Schuim

3. Daarnaast mogen poederblussers, blussers met vloeibare inhoud of schuimblussers worden gebruikt indien deze ten minste geschikt zijn voor die brandklasse, welke in de ruimte waarvoor het toestel bestemd is het meest waarschijnlijk relevant is.

4. Draagbare blustoestellen die als blusmiddel CO_2 bevatten mogen slechts voor het blussen van branden in keukens en elektrische inrichtingen worden aangewend. De inhoud van deze blustoestellen mag niet meer bedragen dan 1 kg voor iedere 15 m^3 van de ruimte waarin zij worden bewaard en gebruikt.

5. Draagbare blustoestellen moeten ten minste iedere twee jaar door een deskundige worden gekeurd. Hiervan moet een kenmerking op het blustoestel worden aangebracht, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarop de datum van de keuring is aangegeven.

6. Wanneer draagbare blustoestellen door hun wijze van opstelling aan het gezicht zijn onttrokken moet de bedekking of afscherming zijn voorzien van een teken «brandblusapparaat» met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 3 van bijlage I.

Hieronder een stukje dat ons denktanklid Ronald Sipsma geschreven heeft over een situatie die hij bij de hand heeft gehad. Dit zijn de regels volgens het ROSR.

In de brand uit de brand!

Een poederblusser is het beste blusmiddel dat er bestaat voor heel veel soorten branden. Echter heeft de poederblusser de hele nare bijwerking die veel gevolg schade aanricht aan elektrische apparatuur en elektriciteitskasten.

Steeds vaker kiezen scheepseigenaren bij het vervangen van een poederblusser voor een zogenaamde schuimblusser. Een schuimblusser is een heel goed alternatief voor de poederblusser en veroorzaakt minder gevolgschade. De schuimblusser mag alleen ter vervanging zijn van de poederblusser als er geen vloeibare gasinstallatie aan boord aanwezig is.

Er zijn echter wel een paar voorwaarden waaraan de schuimblusser moet voldoen als deze als vervanging dient van een poederblusser. De belangrijkste is dat de schuimblusser een inhoud van 9 liter moet hebben in plaats van een 6 kilo poederblusser. Daarnaast moet de blusser een temperatuur bereik hebben van -20 tot +60 graden Celsius. Met name aan het temperatuurbereik van de blusser wordt door de verkooppunten weinig aandacht besteed.

Vaak wordt gezegd dat dit alleen nodig is voor blussers die buiten hangen. Dit is dus niet waar! Let dus goed op als u een schuimblusser koopt ter vervanging van de poederblusser dat deze voldoet aan de daaraan gestelde eisen, anders word het voor u, uit de brand in de brand. Dan zult u bij controle of keuring nogmaals de blussers moeten vervangen. Hieronder een overzicht van waar de een schuimblusser moet voldoen als hij dient als vervanging van de poederblusser.

- zij moeten dezelfde bluscapaciteit hebben als een 6kilo poederblusser
- zij moeten geschikt zijn voor het blussen van brandklassen A en B
- zij moeten geschikt zijn voor het blussen van branden in elektrische installaties tot 1000 volt
- het moet een tot -20 graden Celsius vorstvrij blusmiddel zijn bestaande uit water met AFFF-AR schuim
- de minimale inhoud van deze blusser moet 9 liter bedragen

Met vriendelijke groet, Ronald Sipsma
VOF Devanci M/S Andamento

Opmerking hierover van een denktanklid:

Inhoudelijk (het doet maar zijdelings ter zake, want je meldt bij de lezer het probleem bij schuimblussers): Voor bescherming van elektrische en elektronische apparatuur is een CO2-blusser (koolzuurschuim) nog beter geschikt (als je tenminste ook 2 nadelen kent: bij gebruik wordt de spuitkoker tot -80 graden koud, dus niet met de blote huid aanraken, en: blijf niet langer dan hoogst noodzakelijk in de ruimte, waar je de brand geblust hebt, want het middel blust de brand d.m.v. verdringing van zuurstof). Bij buitenbranden dus ook minder effectief wegens verse aanvoer van zuurstof.
Zie
https://marobrandbeveiliging.nl/brandbeveiliging/blusmiddelen/brandblussers/koolzuursneeuwblusserco2/>

Ik heb er zelf een in de machine kamer (ze zijn ook zeer geschikt voor vloeistofbranden) en een in de woning.

Overigens zijn schuimblussers (nat blusmateriaal) ook niet ideaal voor elektrische installaties. Wat ik overigens niet wist is, dat ze ook (zelfs) niet aanwezig mogen zijn, wanneer je een propaangasinstallatie hebt. Staat dat in het ROSR?

Extra kostenpost (hefbare) stuurhut

In verband met de ongevallen wat betreft aanvaringen van bruggen met het stuurhuis heeft de CCR zich over dit probleem gebogen om door regelgeving te zorgen dat dit voorkomen kan worden.

De CCR omschrijft het probleem als volgt: Het onderwerp van stuurhuizen die door een aanvaring met een brug van het schip geslagen worden, is al lang bekend. Naar aanleiding van de twee ernstige ongevallen, heeft de BG Verkehr in februari 2017 besloten een statistisch onderzoek te doen naar aantal, aard en oorzaken van dergelijke ongevallen. Daarvoor werd gebruik gemaakt van de volgende bronnen:
https://www.schuttevaer.nl/
http://www.esys.org/news/sos.html
https://www.binnenschifferforum.de/content.php

Er werden gegevens vergaard vanaf het jaar 2011. Een wezenlijk aspect hierbij is dat als reden voor de aanvaring voornamelijk een menselijke fout wordt genoemd. In meer dan de helft van de gevallen wordt aangegeven dat het stuurhuis niet, te laat of niet voldoende werd neergelaten. De brug was dus wel door de roerganger gezien, maar er werd verkeerd op gereageerd.

Er wordt op gewezen dat het bij de vergaarde gegevens en de analyse van deze gegevens geenszins om een wetenschappelijke studie gaat. Er kon alleen gebruik worden gemaakt van gegevens die ooit door een redacteur in het internet werden geplaatst en die bij het zoeken naar gegevens gevonden werden. Vermoedelijk is dit alleen het topje van de ijsberg.

Afgezien van lichamelijk letsel, ontstaat er ook aanzienlijke schade aan de binnenvaartschepen, meldt de CCR, en aan de infrastructuur, waarbij de laatstgenoemde schade vaak tot een tijdelijke stremming van de scheepvaart leidt. De Duitse delegatie is daarom van mening dat het thema “vermijden van aanvaringen met bruggen met het stuurhuis” met een hoge prioriteit op het volgende werkprogramma van CESNI moet worden geplaatst.

Probleemstelling
De roerganger moet weten
1. wanneer er een brug komt, en
2. of de vrije doorvaarthoogte groter is dan de hoogte van het hoogste punt van het stuurhuis op dat moment.

Mogelijke oplossingen
Als mogelijke oplossingen ziet men het volgende:

Uit de analyse van de gemelde ongevallen is gebleken, dat een verbetering van de informatie met betrekking tot punt a) niets oplevert, omdat het feit dat het schip een brug nadert, in de meeste gevallen bekend was. Er moet dus gezorgd worden voor een verbetering van de informatie met betrekking tot punt b). Dit kan bereikt worden door technische voorzieningen die een vergelijking van de twee hoogtematen (stuurhuis en brug) mogelijk maken. Deze uitrusting zou op het schip voorzien moeten worden en niet bij de brug, omdat alleen dan kan worden bereikt dat werkelijk bij elke brug deze hoogtemaat vergeleken wordt. De vergelijking van de hoogtes moet tot een optische en akoestische waarschuwing leiden wanneer er een risico voor een aanvaring bestaat.
Technische oplossingen zijn bekend en gedeeltelijk ook al op de markt beschikbaar. Daarom zou de invoering van een dergelijk alarmsysteem door aanvullende wettelijke voorschriften bereikt kunnen worden. Dit zou ook de markt een extra impuls geven om meer of betere apparatuur te ontwikkelen. Wettelijke voorschriften worden met het oog op de kosten als een efficiënte oplossing gezien. De kosten voor het duurste, nu op de markt beschikbare alarmsysteem ligt bij ca. € 20.000 netto, inclusief de inbouw, hetgeen veel minder is dan de kosten voor het vervangen van het stuurhuis, laat staan de kosten voor de samenleving (reparatie van de infrastructuur, kosten vanwege scheepvaartstremmingen; waarbij het menselijk leed bij letsel of bij dodelijke slachtoffers niet gekwantificeerd kan worden).
len. Wettelijke voorschriften worden met kosten vanwege scheepvaartstremmingen; waarbij het menselijk leed bij letsel of bij dodelijke slachtoffers niet gekwantificeerd kan worden).

Kortom: bereid u zich maar voor op een volgende kostenpost

Eins, (zone) zwei, Polizei!

Naar aanleiding van het vasthouden van een Franse collega schipper zijn wij nog eens in de regelgeving rondom zone 2 gedoken. Hoe zit het nu precies en waarom is onze collega vastgehouden in Emden, ondanks dat zijn schip een zone 2 vermelding had in haar CvO?

Wat is zone 2 eigenlijk?
Zone 2 is eigenlijk een klasse indeling van wateren. Zo heb je zones 1 t/m 4. Om deze wateren te bevaren moet je schip hiervoor geschikt zijn en bijbehorende certificaten hebben. In de Nederlandse meetbrief staat bij punt 42 voor welk vaargebied je schip geschikt is om te varen. Heb je zone 2 in je meetbrief staan, dan staat daarbij ook de Eems en de Dollard vermeld. Dus mag het schip ook op deze wateren varen. Nu is er met zone 2 iets bijzonders aan de hand. Naast dat in je Certificaat van Onderzoek (CvO) zone 2 vermeld staat, moet je in Duitsland voor een aantal vaarwegen een Duits zone 2 certificaat hebben. Dit is een Duits certificaat, dat wordt afgegeven door de Schiffahrt Untersuchungs Kommission (SUK) te Mainz, nadat het schip gekeurd is door Duitse experts.

Voor welke vaargebieden heb ik een Duits zone 2 certificering nodig?
De bekendste vaarwegen waar zone 2 certificering nodig is zijn; de Eems, Hunte, Weser en Elbe vanaf Hamburg naar beneden. Hieronder staat omschreven waar zone 2 precies of nog meer nodig is.

Zone 2 - See
Ems
Von der Westmole der Emder Hafeneinfahrt bis zur Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Leuchtturm Greetsiel und der Westmole der Hafeneinfahrt des Eemshavens *)
Jade
Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Oberfeuer Schillig und dem Kirchturm Langwarden
Weser
Von der Untergrenze des Hafens Brake bis zur Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Cappel mit den Nebenarmen Rechter Nebenarm und Schweiburg
Elbe
(außer Mühlenberger Loch, Ruthenstrom sowie bestimmte Nebenelben, die der Zone 2 - Binnen zugeordnet sind)
Von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand)
Meldorfer Bucht
Binnenwärts der Verbindungslinie von der westlichen Kante des Deiches des Friedrichskoogs (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum
Flensburger Förde
Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Kegnäs-Leuchtturm und Birknack und nördlich bis zur deutsch-dänischen Grenze in der Flensburger Förde
Eckernförder Bucht
Binnenwärts der Verbindungslinie von Boknis-Eck zur Nordostspitze des Festlandes bei Dänisch Nienhof
Kieler Förde
Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe bis zum südlich anschließenden Teil der Kieler Förde ab der Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff
(außer Wismarer Hafengebiet)
Seewärts begrenzt durch die Verbindungslinien zwischen Hohen Wieschendorf Huk und dem Leuchtfeuer Timmendorf sowie zwischen dem Leuchtfeuer Gollwitz auf der Insel Poel und der Südspitze der Halbinsel Wustrow bis zur Grenze des Wismarer Hafengebietes
Gewässer, die vom Festland und den Inseln Hiddensee und Rügen eingeschlossen sind
(außer Stralsunder Hafengebiet)
Seewärts begrenzt zwischen
Insel Bock und Insel Hiddensee: durch die Verbindungslinie von der Nordspitze der Insel Bock zur Südspitze der Insel Hiddensee,
Insel Hiddensee und Insel Rügen (Bug): durch die Verbindungslinie von der Südostspitze Neubessin zum Buger Haken,
sowie westlich begrenzt durch den Meridian 13° O
Greifswalder Bodden
(außer Greifswalder Hafengebiet mit Ryck)
Seewärts begrenzt durch die Verbindungslinie von der Ostspitze Thiessower Haken (Südperd) über die Ostspitze Insel Ruden zur Nordspitze Insel Usedom (54° 10' 37'' N, 13° 47' 51'' O) bis zur Grenze des Greifswalder Hafengebietes
Gewässer, die vom Festland und der Insel Usedom eingeschlossen sind (Peenestrom, Achterwasser, Stettiner Haff)
(außer Wolgaster Hafengebiet)
Östlich bis zur deutsch-polnischen Grenze im Stettiner Haff sowie bis zur Grenze des Wolgaster Hafengebietes
*) Für Schiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, nach Maßgabe des Artikels 32 des Ems-Dollart-Vertrages vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II Seite 602) anzuwenden.

Zone 2 - Binnen

Ems
Von der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlass bei Halte bis zur Westmole der Emder Hafeneinfahrt
Leda
Von der Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer bis zur Mündung in die Ems
Hunte
Von 140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zur Mündung in die Weser
Lesum
Vom Zusammenfluss von Hamme und Wümme (km 0,00) bis zur Mündung in die Weser
Weser
Von der Nordwestkante der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur unteren Grenze des Hafens Brake mit dem Nebenarm Rekumer Loch
Este
Vom Unterwasser der Schleuse Buxtehude (km 0,25) bis zur Mündung in die Elbe
Lühe
Vom Unterwasser der Au-Mühle in Horneburg (km 0,00) bis zur Mündung in die Elbe
Schwinge
Von der Nordkante der Salztorschleuse in Stade bis zur Mündung in die Elbe
Ruthenstrom
Von km 3,75 bis zur Mündung in die Elbe
Freiburger Hafenpriel
Von der Ostkante der Deichschleuse in Freiburg an der Elbe bis zur Mündung in die Elbe
Oste
Ab 210 m oberhalb der Achse der Straßenbrücke über das Ostesperrwerk (km 69,360) bis zur Mündung in die Elbe
Pinnau
Von der Südwestkante der Eisenbahnbrücke in Pinneberg bis zur Mündung in die Elbe
Krückau
Von der Südwestkante der im Verlauf der Straße Wedenkamp liegenden Straßenbrücke in Elmshorn bis zur Mündung in die Elbe
Stör
Vom Pegel Rensing bis zur Mündung in die Elbe
Elbabschnitt Mühlenberger Loch
Begrenzt durch die untere Grenze des Hamburger Hafens und die Insel Neßsand sowie km 635 auf der Hahnöfer Nebenelbe
Nebenelben:
Hahnöfer Nebenelbe
Begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 635,00 und km 644,00

Lühesander Süderelbe
Begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 646,50 und km 650,50

Bützflether Süderelbe
Von km 0,69 bis zur Mündung in die Elbe

Haseldorfer Binnenelbe
Begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 653,00 und km 658,00

Pagesander Nebenelbe
Begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 659,00 und km 664,00

Schwarztonnensander Nebenelbe
Begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 661,00 und km 670,00

Wischhafener Süderelbe
Von km 8,03 bis zur Mündung in die Elbe

Glückstädter Nebenelbe
Begrenzt durch die Verlängerung der Elbkilometrierung von km 672,00 und km 676,00
Eider
Von oberhalb der Einmündung des Gieselaukanals (km 22,64) bis zur Verbindungslinie zwischen der Mitte der Burg (Tränke) und dem Kirchturm von Vollerwiek
Gieselaukanal
Von der Mündung in die Eider bis zur Mündung in den Nord-Ostsee-Kanal
Nord-Ostsee-Kanal
einschließlich Audorfer See und Schirnauer See
Von der Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel bis zu der Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau mit Borgstedter See mit Enge, Flemhuder See und Achterwehrer Schifffahrtskanal
Schlei
Binnenwärts der Verbindungslinie der Molenköpfe Schleimünde
Kieler Förde
Der südlich anschließende Teil der Kieler Förde ab der Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal
Trave
Von der Nordwestkante der Eisenbahnhubbrücke in Lübeck mit der Pötenitzer Wiek, und dem Dassower See bis zu der Verbindungslinie der Köpfe der Süderinnenmole und Norderaußenmole in Travemünde
Wismarer Hafengebiet
Warnow und Unterwarnow
mit Breitling und Nebenarmen
(ohne Nebenarm westlich der Badewieseninsel)
Von der Südkante der Eisenbahnbrücke Rostock-Stralsund, bis zur Verbindungslinie zwischen der Nordkante der Westmole und der Nordkante der Ostmole in Rostock-Warnemünde
Gewässer, die vom Festland und den Halbinseln Darß und Zingst eingeschlossen sind
Saaler Bodden und Grabow seewärts begrenzt zwischen Halbinsel Zingst und Insel Bock durch das Breitenparallel 54° 26' 42'' N, sowie östlich begrenzt durch den Meridian 13° O
Stralsunder Hafengebiet
Begrenzt durch die Verbindungslinie von der Ostspitze der Nordmole über die Mittelmole zu Westspitze der Ostmole sowie durch die südliche Hafengrenze und den Meridian 13° 7' 42'' O
Greifswalder Hafengebiet mit Ryck
Von der Ostkante der Steinbecker Brücke in Greifswald bis zur Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe
Wolgaster Hafengebiet
Uecker
Von der Südwestkante der Straßenbrücke in Ueckermünde bis zur Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe

Hoe krijg ik een Duits zone 2 certificaat?
Als je in het bezit bent van een dergelijk certificaat werd dit voorheen automatisch mee verlengd bij het maken van een nieuwe CvO. In 2009 is de Duitse regelgeving herzien en die schrijft voor dat het document alleen door de SUK kan worden afgegeven. Ook hebben de Duitsers toen verschil gemaakt in zone 2 See en zone 2 Binnen. Voor de aanvraag of verlenging van het certificaat kun je terecht bij de SUK in Mainz.
Website: www.wsd-suedwest.wsv.de
Telefoon 0049-6131 979552 (Frau Piaseck)
Email: wds-suedwest@wsv.bund.de

Zijn er uitzonderingen?
Ja, er is één uitzondering. Er bestaat namelijk het Eems-Dollardverdrag afkomstig uit 1960. In dit verdrag zijn een aantal afspraken vastgelegd, onder andere dat Nederlandse en Duitse schepen zich vrij over de Eems mogen bewegen zonder het Duitse zone 2/See of Binnen certificaat. Dit verdrag is dus alleen van toepassing op schepen die in Nederland of in Duitsland ingeschreven staan en alleen op de Eems en de Dollard.
Hieronder vind u het Eems-Dollardverdrag
https://www.elwis.de/DE/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-RechtsverordnungenGesetze/EmsSchO.pdf?__blob=publicationFile&v=5
Vooral onderstaande paragraaf is belangrijk. § 1 Anwendungsbereich (1) Diese Verordnung sowie die Schifffahrtsordnung Emsmündung (Anlage A zu dem deutsch-niederländischen Abkommen vom 22. Dezember 1986 über die Schifffahrtsordnung Emsmündung - BGBl. 1987 II Seite 141, 144, geändert durch das deutsch-niederländische Abkommen vom 05. April 2001 - BGBl. 2001 II Seite 1050) finden Anwendung 1. auf den Wasserflächen in der Emsmündung, die begrenzt werden durch die Küstenlinie bei mittlerem Hoch-

wasser oder die seewärtige Begrenzung der Binnenwasserstraßen, die seewärtige Begrenzung des Küstenmeeres sowie im Osten durch die Verbindungslinie zwischen dem Pilsumer Watt (53° 29' 08'' N; 07° 01' 52'' O), Borkum (53° 34' 06'' N; 06° 45' 31'' O) und dem Schnittpunkt mit der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres (53° 40' 12'' N; 06° 35' 00'' O), 2. zwischen den Ufern der nachstehend bezeichneten Teile der angrenzenden Binnenwasserstraßen: a. Ems bis zu der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem Diemer Schöpwerk und dem Deichdurchlass bei Halte; b. Leda bis zur Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer. Diese Wasserflächen sind Seeschifffahrtsstraßen.
(2) Diese Verordnung und die Schifffahrtsordnung Emsmündung finden ferner auf den bundeseigenen Schifffahrtsanlagen, den dem Verkehr auf den Bundeswasserstraßen dienenden Grundstücken und im Schutz- und Sicherheitshafen Borkum Anwendung. (3) Soweit diese Verordnung und die Schifffahrtsordnung Emsmündung nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmen, finden in deren Anwendungsbereich auch die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Anlage zur Verordnung vom 13. Juni 1977 - BGBl. I Seite 813, 816) in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung, im folgenden als Internationale Regeln bezeichnet, Anwendung.

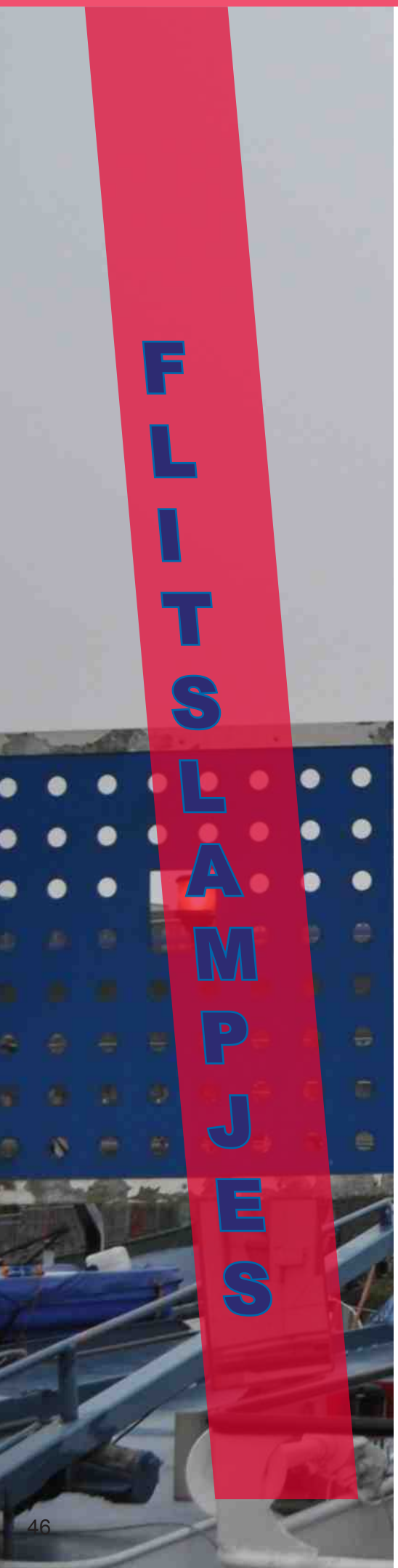
Wat is er nu misgegaan bij onze Franse collega?
De Franse collega had uiteindelijk niet de juiste papieren. Het schip had dan wel een zone 2 vermelding in het CvO staan, maar had geen Duits zone 2 certificaat dat door de SUK afgegeven is en doordat hij een Fransman is, kan hij geen aanspraak maken op het Eems-Dollardverdrag. Het is dus schijnbaar mogelijk in de Europese Unie waar regelgeving op Europees niveau wordt gemaakt, er toch gediscrimineerd wordt op afkomst. Mocht de Franse collega het schip verkopen met de huidige papieren aan een Nederlander of een Duitser, dan mag deze er zonder problemen de Eems mee bevaren.

Welke aanpassingen moet ik doen aan mijn schip om een Duitse zone 2 certificering te krijgen?
Om aan de eisen van Duitse zone 2 Binnen/See te voldoen zijn aanpassingen aan het schip nodig. De voor uw schip benodigde aanpassingen zijn op te vragen bij de SUK te Mainz. www.wsd-suedwest.wsv.de telefoon 0049-6131 979552 (Frau Piaseck) email: wds-suedwest@wsv.bund.de

Nijmeegse Vierdaagse

Tijdens deze hete zomer werd ook de Vierdaagse weer gelopen. (Zelfs door één van de ASV bestuursleden)

Doormiddel van een vlag werd ook de binnenvaart gepromoot tijdens de Nijmeegse Vierdaagse. Wij danken de KSCC Nijmegen voor het ontwerpen van de vlag met daarop ook het ASV logo!



Beekse brug in Beek en Donk

Het laatste bericht dat u van ons kreeg over de Beekse Brug in Beek en Donk was, dat er een proef zou plaatsvinden tussen 27 november 2017 en 1 mei 2018, waarbij de spitstijden geheel zouden worden losgelaten. Dit met als doel te komen tot snellere passeertijden. Tijdens de spits zou getracht worden het aantal openingen zo laag mogelijk te houden, maar in elk geval niet meer dan 2 openingen te geven. Cijfers toonden ook aan dat meer openingen tot de uitzonderingen behoorden. Andere afspraak was dat de bus altijd voorrang zou krijgen en dat er voor recreatievaart in de spits niet zou worden gedraaid, tenzij er een combinatie met de beroepsvaart mogelijk zou zijn.

Inmiddels ligt de proef achter ons. Wij zijn met alle partijen bij elkaar geweest en komen tot de conclusie dat de proef voorspoedig is verlopen. Er zijn nagenoeg geen verschillen opgetreden ten opzichte van de periode van voor de proef in het verkeersbeeld. Alle partijen zijn het hier ook over eens. Natuurlijk is er nog wel een aantal verbeteringen te realiseren.
Afstemming en vernieuwing van de verkeerslichten en een stukje uitleg over het gebruik van de app van het OV die ook door de brugbedienaars wordt gebruikt, kan wellicht nog leiden tot een stukje winst.
Wel wil men graag vasthouden aan het uitgangspunt ‘niet meer dan twee openingen in de spits’. De evaluatie heeft uitgewezen dat dit sporadisch voorkomt, dus dat lijkt geen probleem.

De ASV en Koninklijke BLN Schuttevaer zijn dan ook verheugd u te kunnen berichten dat met ingang van 1 juli 2018 de spitssluiting van de Beekse Brug definitief tot het verleden behoort.

CBS

CBS-cijfers maakten weer pijnlijk duidelijk hoe penibel de situatie in de binnenvaart is. De binnenvaart zit ernstig in de verdrukking door strenge regelgeving vanuit de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR) en de zeer hoge kosten die daarmee gepaard gaan. Hierdoor zijn veel schippers de afgelopen jaren gestopt. Dat maakt de sector minder aantrekkelijk voor verladers, die daardoor vaker kiezen voor het wegtransport. Lezen we in Nieuwsblad Transport

https://www.nieuwsbladtransport.nl/commentaar/2018/06/14/penibele-binnenvaart/

Reactie op Facebook over vergroening

Ik krijg soms een bang voorgevoel dat het te laat is... Voer gisteren langs Treffers en schrok ervan wat er zomaar stilzwijgend de schroothoop op gaat... en de geluiden die ik hoor van een maat van me over de 500 ton partijen, zijn ook niet opbeurend. Helaas huilt ook onze grootste brancheorganisatie mee met het groene wolvenkoor in het zogenaamde bos van verduurzaming en vergroening. Het hele milieuverhaal begint aardig te stinken naar hypocrisie. Lettend op de berichten wat bedrijven bijmengen in stookolie voor zeeschepen en diesel die naar Afrika getransporteerd wordt. Het erge is dat die bedrijven ook nog eens mee mogen schrijven aan nieuwe milieu wetgeving en aan mogen geven hoeveel en op wat ze gecontroleerd mogen worden. En maar de overheid maar zeuren dat we snel moeten vergroenen... Ik heb altijd geleerd eerst de kraan dicht te draaien alvorens te gaan dweilen...

Veiligheid

Kennelijk is de veiligheid t.o.v. de binnenvaart opeens niet zo belangrijk:

Eén van onze leden stelde de volgende vraag aan Rijkswaterstaat:
Is het mogelijk om verlichting aan te brengen op de peilschaal bij de 2 nieuwe openingen van de Moerdijkbrug?

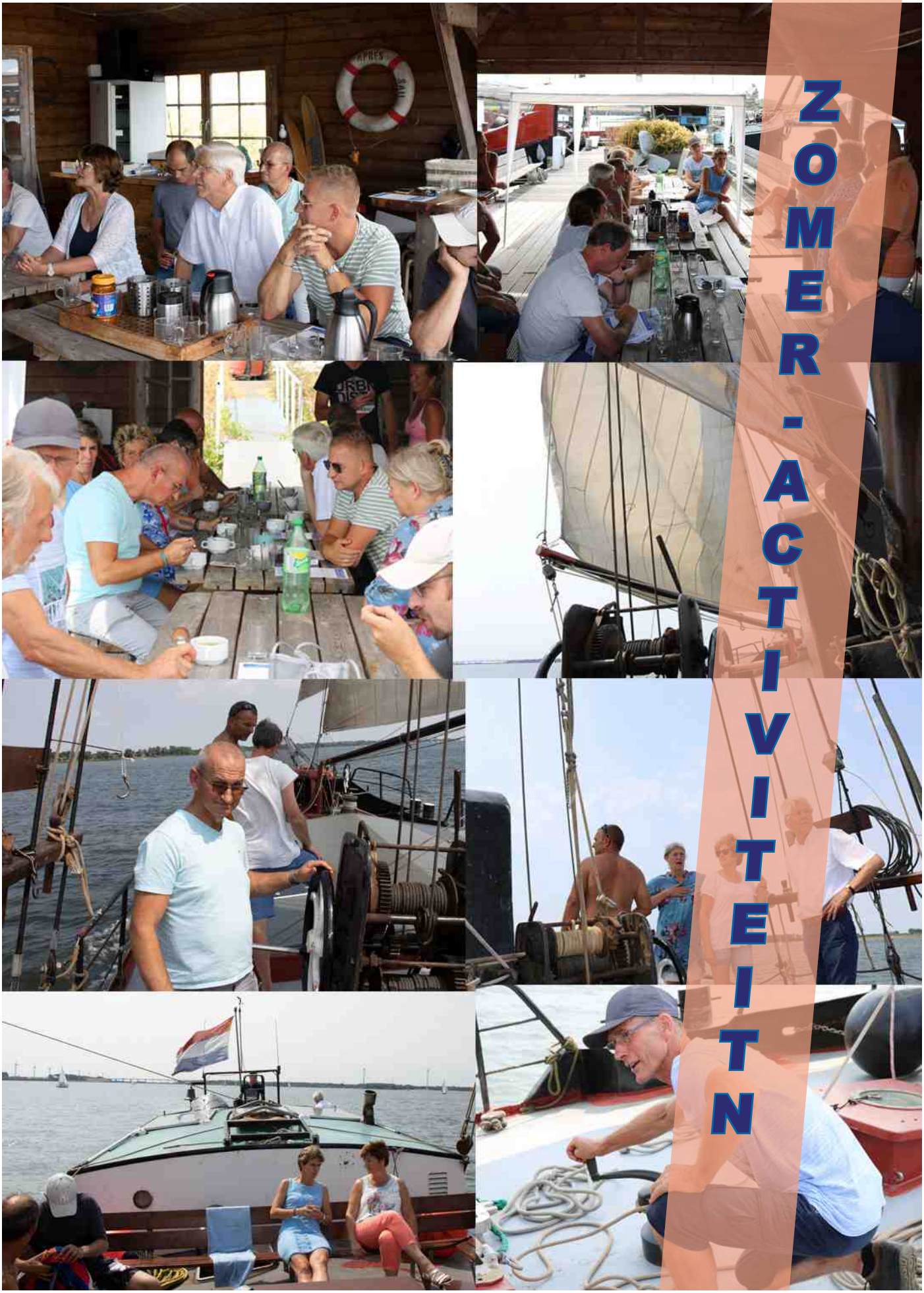
De reactie van Rijkswaterstaat:
Nee, wij kunnen helaas niet aan Uw verzoek voldoen. Dit uit kostenoverwegingen en omdat de waterstand tegenwoordig online beschikbaar is voor Moerdijk:
http://waterinfo.rws.nl/#!/details/publiek/waterhoogte-t-o-v-nap/Moerdijk(MOER)/Waterhoogte___20Oppervlaktewater___20t.o.v.___20Normaal___20Amsterdams___20Peil___20in___20cm

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Met vriendelijke groet,

Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat

Men denkt zeker dat het veilig is als schippers constant via internet allerlei gegevens moeten opzoeken. Wat een tegenstrijdigheid: van de schippers allerlei regelgeving eisen onder het mom “veiligheid” maar als overheidsinstantie maak je je er zo van af!

Denktankoverleg en zeiltocht



Ikusasa (Toekomst)

Stichting Ikusasa

Waar een toevallige ontmoeting tijdens de Beurs Maritime Industry toe kan leiden….

We zijn zeer verheugd dat we ons in de Nieuwsbrief van de Algemeene Schippers Vereeniging aan u mogen voorstellen. Onze stichting is al meer dan 10 jaar actief als adoptieproject voor kansarme kinderen in Johannesburg en Soweto (Zuid-Afrika). Hoewel veel mensen zich inzetten om anderen te helpen, hebben we veel betrokken en trouwe schippers onder onze sponsoren. Dit heeft alles te maken met het feit dat de Stichting is opgericht door een schippersvrouw, die in haar eigen netwerk is begonnen mensen enthousiast te maken voor dit goede doel. Inmiddels is Ria Westerbeek met pensioen, maar nog steeds zitten er 2 schippersvrouwen in ons bestuur, dat verder bestaat uit 3 anderen die niet beroepshalve met de scheepvaart van doen hebben.

Hoe het begon
Na een vakantie in Zuid-Afrika werd Ria geraakt door de armoede waarin sommige kinderen opgroeien. Vanuit de overtuiging dat onderwijs één van de beste manieren is om uit de armoede te komen, begon ze mensen te zoeken in haar vrienden- en kennissenkring die een kind uit Afrika zouden willen sponsoren. Kleinschalig en persoonlijk, dat is steeds de insteek geweest en dat is ons project ook na 15 jaar nog steeds.

Wat we doen
Door ongeveer 100 Nederlandse sponsoren, worden jaarlijks ongeveer 250 kinderen geholpen bij het naar school gaan. Deze kinderen worden door onze samenwerkingspartners in Zuid-Afrika gezocht onder de gezinnen die leven onder de armoedegrens. Op die manier weten we zeker dat we de allerarmsten helpen. Voor €125,- per jaar krijgt elk sponsorkind aan het begin van het schooljaar een pakket met schoolspullen en een voucher waarmee een schooluniform afgehaald kan worden. Dit betekent veel voor de kinderen zelf en voor hun ouders. Het is een last die van hun schouders gehaald wordt! Als je je niet druk hoeft te maken over hoe je eruit ziet, als je uniform en je schoolmaterialen in orde zijn, kan er meer energie gaan naar het leren zelf. Verschillende Ikusasa-kinderen hebben verteld dat dit van onschatbare waarde is geweest voor hen. Daarnaast is het voor hen heel bijzonder om te ervaren dat er mensen zijn (in een land ver weg) die hen belangrijk genoeg vinden om te helpen.

Hoe u kunt helpen
De kracht van dit project zit in het feit dat we met heel veel mensen samen, die allemaal een relatief klein bedrag van hun rijkdom geven (€125,- per jaar) heel veel kunnen bereiken! Ieder jaar gaat iemand uit het bestuur naar Johannesburg om erbij te zijn wanneer de kinderen hun schoolspullen krijgen (het begin van het schooljaar is in januari) en om te overleggen met de samenwerkingspartners ter plekke. Alle kinderen worden door ons persoonlijk gesproken, we maken een foto en delen deze info weer met de sponsor van het kind. Als sponsor is het mogelijk om het sponsorkind een kaart te sturen. Op die manier kan dit project heel persoonlijk worden. Niet alle sponsoren hebben daar behoefte aan en dat hoeft ook niet.

Naast deze persoonlijke sponsoring steunt Ikusasa ook andere projecten die door MES worden georganiseerd. MES is onze grootste partner in Johannesburg en vergelijkbaar met (de welzijnstak van) het Leger des Heils in Nederland. Zo betalen we mee aan de kampen en uitstapjes die georganiseerd worden voor de kinderen van de naschoolse opvang en hebben we meebetaald aan zogenaamde ‘Court Packs’, een pakketje met iets te eten en te spelen voor kinderen die naar de rechtbank moeten vanwege voogdijzaken.

Wilt u ook iets betekenen voor een kind in Zuid-Afrika? We nodigen u uit om een kijkje te nemen op onze website (www.ikusasa.nl) of ons te mailen met uw vragen (info@ikusasa.nl). Er staat nog altijd 13 kinderen op de wachtlijst, nieuwe sponsor die een aantal jaar een kind willen helpen zijn heel erg welkom!

Namens het bestuur
Marika de Boo, voorzitter

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten 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 en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Reeds ontvangen: O VLAG O STATUTEN

Uit de statuten:

Artikel 14

1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. Het bestuur beslist ontrent de toelating van donateurs.
4. Door ondertekening van het aanmeldingsformulier onderwerpt hij zich aan de statuten van de vereniging.
5. De rechten en plichten van een donateur kunnen te allen tijde door opzegging worden beëindigd, behoudens dat de jaarlijkse bijdrage over het lopende verenigingsjaar voor het geheel verschuldigd blijft.
6. Opzegging namens de vereniging geschiedt door het bestuur.

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per email, aan ons terug te sturen.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

Tonnemaat : .....
Ingeval van duwboot PK:

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

Ondergetekende schipper / eigenaar van bovengenoemd vaartuig verklaart hiermede als lid te zijn toegetreden tot de

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten 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 en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Wenst u gebruik te maken van de contributieregeling voor nieuwe leden: 75% voor de eerste 12 maanden?

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per email, aan ons terug te sturen.

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website.

Omdat wij, als ASV, de binnenvaart zo volledig als mogelijk willen informeren gebeurt het regelmatig dat bepaalde stukken niet meer in de papieren Nieuwsbrief passen. Deze worden geplaatst op de website onder het kopje ‘Downloaden’.

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl
Tel: +31652886388

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

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190495 +31 611 887791.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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