ASV Nieuwsbrief

Augustus 2019

Ledenvergadering 28 september 2019

CCR
Nautisch - Technisch
Leden aan het woord
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

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

Secretaris
Esther Lubbers
esther-lubbers@hotmail.com
Tel: +31652826731

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:
Esther Lubbers, Corrie Last, Ron Breedveld, Liesbeth de Jonge, Tineke Veuger, Sunniva Fluitsma, Jos Evens, Jessica vd Akker, Falco Schoenmakers
Voorpagina: Sunniva Fluitsma

INHOUD

4 Voorwoord

Ledenvergadering
5 Uitnodiging algemene ledenvergadering
6 Agenda vergadering
7 Verslag ledenvergadering 23 maart 2019

10 In memoriam: Ad Damen

CCR
12 ASV en evofenedex om tafel met ministerie over CCR-eisen
12 Trillingen en Geluid
15 Overgangsbepalingen: waar gaat het over vanaf 2020?
16 Persbericht

17 Even iets anders

Gesprek met de Minister
19 Brief geschreven voor de Minister t.b.v. gesprek met de Minister
20 Verslag gesprek Minister van Nieuwenhuizen 4 juli 2019
21 Samenvatting Voorstel wijzigingen hardheidsclausule
22 Voorstel hardheidsclausule
24 Voortbestaan diversiteit van de vloot

Nautisch-Technisch
26 Ligplaatsbeleid
26 De Maas als probleemrivier

Ongevallenonderzoek
28 Ongevallenonderzoek, achtergronden
29 Ongevallenonderzoek: verslag ILT-overleg te Zwijndrecht 17 juli

Leden aan het woord
29 Nieuwe rubriek
29 Stel je eens voor... Falco Schoenmakers

Duitsland
34 Cäcillienbrücke in Oldenburg
35 Vastmaken bij Castrop-Rauxel

36 Politiek

Ontgassen
40 Achtergronden ontgassen
41 Waarom binnenvaarttankers “stiekem” ontgassen
45 Gifboten
47 Brief aan SP
48 SP en de privacy van de schipper

Flitslampjes
50 Zaanstad verkort duur ligplaats nemen in overleg met BLN-Schuttevaer
50 Antwerpen
51 Stoomsleepboot Jan de Sterke uit Gorinchem zoekt vrijwilligers
51 De wandeltocht van Yvonne van Doorn

52 In de pers

28 september 2019 ASV ledenvergadering

Voorwoord

Hallo lezers,

Er is mij gevraagd om een voorwoord te schrijven voor deze uitgave, maar aangezien ik dat nooit gedaan heb, begin ik maar met ons zelf voor te stellen.

Samen met mijn vrouw en oudste zoon varen we op het ms REVISIO en via de MSG is ons vaargebied hoofdzakelijk het Rijn-Main-Donau traject.

Inmiddels ben ik zes jaar lid van de ASV en lid van de denktank.

Hoe zijn we bij de ASV gekomen, vraagt men zich wellicht af als zogenaamde Rijnvaarder.
Als scheidend BLN lid was ik het ook niet vaak eens over de zienswijze van de ASV met name over de strengere regelvoering voor schepen waar met name veel oudere schepen onder ons veel last van hebben, maar ik besefte wel door de ASV dat zonder tegenstoom vanuit de sector een ongecontroleerde vacuüm aan regels op ons af zou komen, waar wij geen tegenstem en oplossingen voor hebben of aandragen hebben.En dit gaat de hele sector aan.

Een zeer recente voorbeeld is de actuele vergroeningsdiscussie.
Natuurlijk kan de ASV niet in haar eentje de kar trekken en naast successen zijn er ook teleurstellingen, maar hier zijn mensen aan het werk die naast hun bedrijf en privé leven met hart en ziel voor ons in de weer zijn om ons vak nog mooi, sociaal en betaalbaar te houden. Dat wordt inmiddels door veel collega's positief opgepakt. Want een stem hebben we nodig en onze gestaag groeiende vereniging wordt ook steeds meer gehoord bij de overheden.

Kortom, er is een hoop te doen en de waan van de dag brengt een hoop thema's en door de groeiende diverse aanhang van leden komen er ook veel vaargebieden met hun wetgevingen en problemen met zich mee en is de ASV als vereniging van kleine binnenvaart uitgegroeid naar een vereniging die alle scheepstypes vertegenwoordigt, die hun vaargebied hebben door heel Europa.
Deze groei vraagt ook om enthousiaste collega's die mee willen doen in de denktank om hun expertise te delen, want uw hulp is altijd welkom.

Verder wens ik u veel leesplezier met deze uitgave en een behouden vaart.
Falco Schoenmakers

Algemene ledenvergadering

Ten behoeve van voorstel wijziging Huishoudelijk Reglement

Geachte collega's

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

28 september 2019

De vergadering zal gehouden worden in
"Appartementen Senioren Harmonie"
Gaesbeekstraat 11 (t.o 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 28 eptember a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

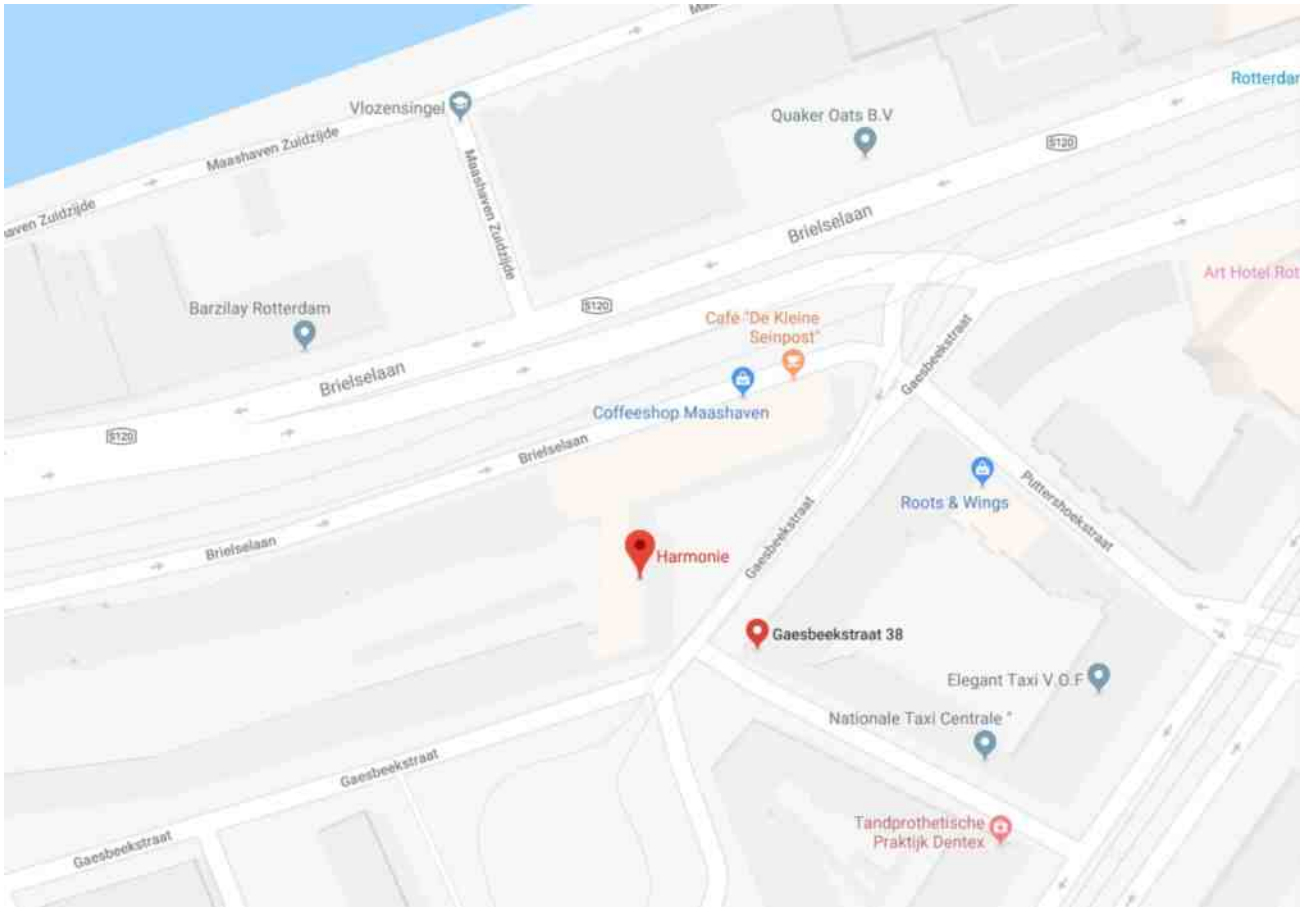
Agenda vergadering 28 september 2019

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

1. Opening en rede voorzitter
2. Goedkeuring agenda
3. Goedkeuring verslag voorjaarsvergadering (zie deze nieuwsbrief)*
4. Mededelingen
5. Bestuursperikelen/bestuursfuncties
6. Huishoudelijk Reglement aanpassing voorstel
7. Gesprek met Minister en Ministerie, wat is er bereikt? /wat wordt ons beleid?
8. Overleg met de leden: o.a werkgroep Hardheidsclausule/ ligplaatsbeleid/ personeel/ boetebeleid/ vergroening binnenvaart etc.
9. “Ontgassen” en de actie van de SP tegen “gifboten”
10. Overleggen (evofenedex/WBA/WBR/CCRRijnvaartcommissaris/Ministerie/politiek/ILT)
11. Wat verder ter tafel komt
12. Rondvraag
13. Sluiting ochtendgedeelte

(voorlopige) AGENDA MIDDAGDEEL: (aanvang 13:30 uur) THEMA: modal shift

1. Opening
2. Mededelingen (o.a. uit het ochtendoverleg)
3. Omgekeerde modal shift? Een visie
4. Gesprek met Ministerie; tegengaan omgekeerde modal shift wat is er bereikt?
5. Gesprek met Minister; tegengaan omgekeerde modal shift wat is er bereikt?
6. Tegengaan omgekeerde modal shift: wat wordt ons beleid?
7. Werkgroep Hardheidsclausule
8. Obstakels die omgekeerde modal shift bewerkstelligen (Ligplaatsbeleid/ regelgeving/ boetebeleid/ personeel/ etc.). Wat doen we eraan?
9. “Ontgassen”/ vergroening van de binnenvaart
10. Wat verder ter tafel komt/ Rondvraag
11. Afsluiting middagdeel met een drankje en een hapje



Verslag ledenvergadering 23 maart 2019

Opening
Om 10.10 uur opent Ger Veuger de vergadering. Hij is vandaag de technisch voorzitter van deze vergadering. Iedereen wordt welkom geheten in deze volle zaal met leden en donateurs. Gevraagd wordt in het kader van de nieuwe privacywetgeving of de foto's gemaakt tijdens deze vergadering gebruikt mogen worden voor publicatie. Niemand heeft bezwaar.
Ook ASV-voorzitter Gerberdien Le Sage heet eenieder welkom en spreek de rede uit.

Goedkeuring agenda
De agenda wordt goedgekeurd.

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

Mededelingen
- Gevraagd wordt aan de aanwezigen of ze willen doorgeven wanneer een lid of oud lid of donateur bv ziek is of in het ziekenhuis ligt of erger, is overleden, dit willen doorgeven, zodat namens de ASV een bloemetje of kaartje gestuurd kan worden.
- - Er is overleg geweest met het Ministerie; men heeft grote zorgen over de toekomst als het gaat om het kleine schip. Dat verrast ons, want wij waarschuwen hier al meer dan 10 jaar voor. De ASV moet maar oplossingen aandragen. De ASV heeft dat middels een schrijven gedaan, maar nog geen antwoord gehad. Dit is nu een maand geleden, dus maken we ons nu wel zorgen of er ook wat gedaan wordt met onze aanbevelingen. We gaan vragen of er nog een reactie komt.
- Het bestuur heeft onderzoek gedaan naar een goed advocatenkantoor voor juridische bijstand. We hebben 6 kantoren aangeschreven, waarvan er 3 hebben geantwoord en waar we op gesprek zijn geweest. We hebben een schrijven uitgedaan met 3 problemen, te weten CCR eisen, CDNI-verdrag en boetebeleid. Het 1e kantoor waar we zijn geweest, Wybenga advocaten, voldeed het meest aan onze vraag, was erg enthousiast en daar gaan we dan ook mee in zee. Zij geven vanmiddag een presentatie. Ze willen de CCR-eisen gaan aanpakken en hadden meteen al voorstellen hoe dit aan te pakken. Ze hebben een plan van aanpak gemaakt en noemden verschillende wetten waarmee dit aangepakt dient te worden.

Financieel verslag
We zijn goed vooruitgegaan het afgelopen jaar; veel nieuwe leden en een groot positief saldo. De kascontrolecommissie Harry Spier en Jaring Ruijtenberg hebben de boeken weer nagekeken en er blijkt bijna 3500 euro meer op de rekening te staan dan dat het boekhoudprogramma van de ASV aangeeft. Hier moet verder naar gekeken worden hoe dat kan. Er kan dus nog geen definitieve goedkeuring van de leden worden verkregen. We komen hier in de najaarsvergadering op terug. Nieuw is de vergoeding voor de woordvoerder; hier gaat veel tijd in zitten, 40 tot 50 uur per week. De vergoeding bedraagt 300 euro per maand. De leden gaan hier mee akkoord. Er is nog even een discussie of ook niet de bestuursleden een vergoeding moeten krijgen, maar de huidige bestuursleden willen dat op dit moment nog niet. Ron Breedveld meldt dat het volgens de statuten ook niet mogelijk is. De vergoeding van 150 euro wanneer iemand voor de ASV naar een overleg gaat, kan direct woren ontvangen vanaf de eerste keer dat iemand voor de ASV naar een overleg gaat, niet pas na 5 keer. Er staat 6500 euro op de begroting voor een feestje tussen kerst en oud en nieuw in plaats van de Nieuwjaarsborrel. Jaring Ruijtenberg vindt dit een veel te hoog bedrag, ook anderen in de zaal vinden dit aan de hoge kant. Ronald Sipsma vindt dat wanneer je meer leden bij de ASV wilt betrekken - en dat willen we - dan kost dat wat geld. Jessica van den Akker zegt nu een offerte binnen te hebben van 3600 euro. De denktank gaat er verder naar kijken om de kosten zo laag mogelijk te krijgen. We willen allemaal wel iets van een jaarlijks terugkerend feestje. Er is 35.000 euro gereserveerd voor juridische bijstand. Hiermee gaan de leden akkoord.

Statuten
Ieder lid van de ASV heeft de nieuwe statuten toegestuurd gekregen. Voor goedkeuring moeten 2/3 van de leden aanwezig zijn. Zoveel leden zijn er niet aanwezig, dus moeten we een nieuwe vergadering uitschrijven. Er zijn nu 27 leden aanwezig welke allemaal de nieuwe statuten goedkeuren. Maar dit zijn te weinig leden om te kunnen stemmen.
11.41 uur De vergadering wordt door de voorzitter gesloten.
11.43 uur De vergadering wordt door de voorzitter geopend en heet iedereen welkom op deze vergadering. De agenda wordt goedgekeurd. Er wordt gestemd over de nieuwe statuten van de ASV. Er zijn 27 stemmen voor en 0 tegen. Hiermee zijn de nieuwe statuten aangenomen. Esther Lubbers heeft heel veel werk gestoken in de nieuwe statuten en wordt daarvoor bedankt.

Bestuursverkiezingen
Voorzitter Gerberdien le Sage en penningmeester Doortje Grooten hebben 4 jaar in het bestuur erop zitten en stellen zich beschikbaar voor een volgende periode van 4 jaar. Gevraagd wordt of er nog leden van de denktank willen toetreden tot het bestuur. Hierop komt geen reactie. Gerberdien en Doortje blijven bij algemene acclamatie in het bestuur.

Vergroening
De ASV zit in de zogenaamde Klimaattafel voor de binnenvaart om te komen tot afspraken voor het verminderen van de CO2. Er is tot januari niet veel gedaan met de aanbevelingen van de ASV. Wij hebben een brandbrief gestuurd naar het Ministerie waar wederom niets mee is gedaan. Vorige week zijn wij naar een 2-daagse conferentie geweest, waar stappen gezet dienden te worden. Er waren heel veel mensen maar of er ook stappen gezet zijn, betwijfelen wij. Wel moet er binnenkort een Greendeal getekend worden. Jos Evens heeft naar aanleiding hiervan een voorstel gedaan waaraan de Greendeal moet voldoen volgens de ASV, willen wij de Greendeal daadwerkelijk ondertekenen. Jos zegt dat ze na al dat praten aan de klimaattafels nog steeds niet hebben begrepen waar de ASV voor staat. De gehele binnenvaart kun je niet over één kam scheren; daar is de binnenvaart te verschillend voor. Daar moet duidelijkheid over komen. Er zou een concept komen waar ruim de tijd voor zou komen om op te reageren, maar daar is nu maar 1 dag voor. Vandaar dat de ASV een brief wil sturen met aanbevelingen, die minimaal in de Greendeal verwerkt moeten zijn, wil de ASV gaan tekenen.

De ASV-standpunten zijn:

- Vergroeningsfonds: geen toeslag op de gasolie om het fonds te vullen. Het fonds kan helemaal niet gevuld worden door de binnenvaart. Dat zou slecht zijn voor onze concurrentiepositie en een omgekeerd modal shift teweegbrengen.
- CCR-regeling moet van tafel, want anders hoeven we nergens over te praten, want dan bestaat een groot gedeelte van de binnenvaart over 10 jaar niet meer. Wat weer een omgekeerd modal shift teweeg gaat brengen.
- Vergroeningslabel: Green Award moet van tafel. Men wil niet met ons in overleg om verbetering aan te brengen. Er moet een vergroeningslabel komen in overleg met de binnenvaart.
- Alternatieve aandrijvingen: wij hebben eerst LNG voorbij zien komen, wat niet ging werken. En nu hebben we elektrisch en dieselelektrisch wat zich nog helemaal niet bewezen heeft. Ook moet er gekeken worden naar de footprint van de verschillende aandrijvingen. Eerst kijken of het echt een oplossing is voor de binnenvaart, voordat men verplichtingen gaat opleggen en subsidies over de balk gooit.
- Financieringen van schepen mogen niet afhangen van wel of niet vergroenen van het schip. Dus geen vergroeningsplan eisen om een hypotheek te kunnen vergaren.

Al deze punten zijn 1 voor 1 in stemming gebracht en allemaal unaniem of bijna unaniem aangenomen. De ASV gaat middels een brief haar standpunten aan het Ministerie bekend maken.

Rijnvaartcommissaris
De ASV is gestopt met het overleg met de Rijnvaartcommissaris. Het blijkt niet uit te maken wat de ASV zegt. De Rijnvaartcommissaris gaat in overleg met CBRB en BLN en vaart hun koers. Er komt nog een gesprek met de Rijnvaartcommissaris.

Rondvraag
Matthe Broeken vindt dat er eens gekeken moet worden naar de bemanningsregels.

PAUZE

Technisch voorzitter Ger Veuger opent het middaggedeelte van de vergadering en verwelkomt Remco Dijksta (woordvoerder van de VVD), mensen van de pers, Green Award, EOC en Wybenga Advocaten voor het openbare gedeelte van de vergadering. En hij meldt tevens dat er nieuwe statuten zijn, die zijn aangenomen. Ook meldt hij dat er gelden zijn gereserveerd voor juridische bijstand en dat de voorzitter en penningneester zijn herkozen in het bestuur. Tevens wordt er gevraagd of er mensen aanwezig zijn die bezwaar hebben, dat er foto's van hen genomen en gepubliceerd worden. Niemand heeft bewaar.
ASV-voorzitter Gerberdien le Sage heet ook alle aanwezigen welkom.

Jaarverslag
Ron Breedveld heeft het jaarverslag gemaakt en leest deze voor.

CCR
We zien nu al een omgekeerde modal shift en dat wordt alleen maar erger als men niets gaat doen aan de CCR-regelgeving. Ook de Watertruck gaat geen oplossing worden, zeker niet voor de iets langere afstanden, simpelweg omdat er geen woning op staat. Ook is er nog steeds veel verschil tussen de verschillende landen als het gaat om keuren. Dit konden wij mooi laten zien, toen er een schip in Nederland en in Duitsland is gekeurd. Er bleek veel verschil te zijn. Duitsland zegt dat er verschil is tussen schepen die door de eigenaren zelf worden bevaren of schepen die met personeel varen. Ook moet je kijken naar het verschil tussen oude en nieuwe schepen. Wij als ASV roepen dit al jaren, maar het Nederlandse Ministerie wil het niet horen. We hebben een gesprek gehad met dhr. Dronkers van het Ministerie en die was erg geschrokken, dat er nog maar zo weinig kleinere schepen zijn. De ASV moest maar met voorstellen komen. Wij moesten snel reageren en hebben dat ook gedaan; na 5 dagen hebben wij een brief gestuurd naar het Ministerie. Dit is nu 4 weken geleden en nog geen reactie. Wij gaan volgende week vragen aan dhr. Dronkers of we nog antwoord krijgen.

ILT-boetebeleid
Na veel zeuren is er een evaluatie gekomen en later zelfs een 2e evaluatie over de hoogte van de boetes. Panteia heeft het onderzocht en het bleek wel mee te vallen, zeiden ze. Maar het valt helemaal niet mee. Met wie zijn wij vergeleken? Niet met het spoor of met de vrachtwagen, wat onze concurrenten zijn. Bij het spoor en de vrachtwagen wordt er bij een boete gekeken naar het behaalde voordeel. Bij de binnenvaart is het gewoon een vast bedrag, of er nou voordeel is of niet. Bij de weg mag je bij een bedrijf van 25 vrachtwagen maximaal 3 boetes krijgen per jaar, bij de binnenvaart vindt geen matiging plaats. Schepen met een convenant zijn zeker niet beter, dat zegt iedereen, ook de controlerende instanties. Maar ze worden niet gecontroleerd.

Remco Dijkstra VVD
Remco Dijkstra is woordvoerder voor o.a. de binnenvaart in de 2e kamer. Op 29 mei as. is er weer een maritiem overleg, waar ook het boetebeleid besproken wordt. Er moet meer naar de geest van de wet gecontroleerd worden en niet naar de letter. Ook zijn er veel te veel instanties die mogen controleren. Nu zijn het er 10, dat moeten er veel minder worden. Als de ASV de Green Deal wil ondertekenen, moet daar een grote zak met geld van de Minister tegenover staan, aldus Remco Dijkstra, anders ga je het als binnenvaart zelf betalen. Ook het onderhoud van sluizen en bruggen moet veel beter. Er zijn weinig partijen in de politiek, die willen investeren in vaarwegen. Dat moet anders. We moeten duidelijk zien te maken hoe mooi en goed de binnenvaart is, als het gaat over milieu en ruimte. We lopen vast op de weg, er moet meer vracht van de weg naar het spoor en het water. Van het budget vervoer gaat nu 54 % naar het wegvervoer en 38 % naar het spoor en maar 7 % naar het water. En dat terwijl 35 % van het vervoer over water gaat, klinkt het vanuit de zaal. Die verdeelsleutel klopt niet. Jos Evens zegt nogmaals, dat er gekeken moet worden naar de uitstoot per ton/kilometer. De binnenvaart is dan veel schoner dan de vrachtwagen. Zo kun je veel meer milieuwinst maken. David Twigt zegt dat er met geld gesmeten wordt door Rijkswaterstaat. Nu moet er weer een nieuw computersysteem komen wat niet werkt, omdat er geen scherm over is om de sluis te bedienen wanneer de gegevens van het schip worden ingevoerd.

IWT-platform
Inland Waterway Transport, dat is de officiële naam. Het wordt betaald uit ons reservefonds waar wij, de binnenvaart, geld in hebben gestort om schepen mee te slopen. De ASV heeft een kritische brief geschreven, dat er niet aan de schippers is gevraagd of die daar wel mee akkoord gaan. Als het geld niet voor de sloop uitgegeven zou worden, dan mocht dat wel aan bv. crisismaatregelen. Maar toen wij in 2009 om geld vroegen uit diezelfde pot, bleek er helemaal geen crisis te zijn???? Het probleem is dat ESO en EBU beide

eens moeten zijn om een maatregel gedaan te krijgen, dat is in al die jaren niet gelukt. Nu denken ESO en EBU dat zij de vertegenwoordigers zijn van de binnenvaart, dus hebben ze zelf de regels veranderd en 6 miljoen uit de slooppot gekregen om te lobbyen. Wij als ASV hebben altijd alles gedaan om dit tegen te houden en geprobeerd het geld daar naartoe te krijgen waar het voor bedoeld is. Helaas was alles al besloten en werden wij niet gehoord.

Juridische bijstand
Er is geld vrijgemaakt in de begroting voor een advocatenbureau. Het is het kantoor van Wybenga Advocaten geworden. Er liggen mooie folders klaar voor iedereen, die daar belangstelling voor heeft. Kirsten Boele en Patrick Slob zijn aanwezig en stellen zich voor. Zij hebben veel zeevaart gedaan en ook wel visserij, maar nog geen binnenvaart. Wel hebben zij vaak verenigingen geholpen als het gaat om regelgeving. En dat is wat er als eerste aangepakt gaat worden, de CCR-regelgeving. Er is al een eerste onderzoek gedaan en er zijn wel aanknopingspunten, waarop we de CCR-regels kunnen tackelen. Zij gaan hun best doen om resultaat te boeken.

Vergroening binnenvaart
De ASV heeft al veel met het Ministerie in de klimaattafels gesproken en veel voorstellen gedaan, maar er is nog niet veel van terug te vinden in het concept Green Deal. Er is vorige week een 2-daags overleg geweest, maar daar hebben we nog geen uitkomst van. Nu wordt er vooral ingezet op elektrisch varen, 5 jaar geleden moesten we allemaal nog op LNG gaan varen. Maar beide is geen oplossing om echt te vergroenen in de binnenvaart. Als tussenoplossing is bijmenging misschien een idee, maar dit is vooralsnog beperkt verkrijgbaar. De modal shift gaat ook de verkeerde kant op, nu gaat er steeds meer vervoer van het water naar de weg, terwijl men juist meer vervoer van de weg naar het water wil. Er is dus nog niet veel duidelijk wat er uiteindelijk in de Green Deal komt te staan. Wij als ASV willen dat het Europees geregeld wordt, anders prijzen wij ons als Nederland uit de markt. Maar het is nog maar zeer de vraag of het ook Europees geregeld gaat worden. Dus of we de Green Deal kunnen ondertekenen, is ook maar de vraag. De vraag is: zijn wij wel zo vervuilend? Men is uitgegaan in Nederland naar wat er gebunkerd is in Nederland, maar 80 % van de gasolie die gebunkerd wordt in Nederland, wordt buiten Nederland verstookt. Er wordt dus uitgegaan van hele verkeerde aannames. Panteia heeft onderzoek gedaan en zegt dat elk schip dat nu een nieuwe motor zet, een koppeling moet hebben met een elektromotor. Wij weten dat, wanneer je met een dieselgenerator een elektromotor wilt laten draaien, je zeker 20 % meer diesel nodig hebt. Gerrie van Neijenhof zegt dat Dari bv heeft geëxperimenteerd met dieselelektrisch en nu 3 tankers laten bouwen met gewone dieselmotoren. Het werkt gewoon niet, ze hebben een tanker van 135 meter die op de Westerschelde gewoon niet meer vooruitkomt tegen stroom. De Semper Fi heeft een miljoen meer gekost, maar gebruikt in de binnenlandse containervaart 15 % meer diesel. Veel subsidie en geen rendement. Kortom: er is nog geen oplossing. De rapporten van Panteia worden gezien als een rapport gebaseerd op feiten, maar ze hebben laatst 2 rapporten gemaakt waar in het ene rapport staat dat de CCR 2 motor schoner is voor het milieu en in het andere rapport staat juist dat de CCR 2 motor vuiler is voor het milieu. Er moet eerst gekeken worden wat echt goed is voor het milieu, voordat je iets gaat verplichten. In Noord-Holland promoten ze opeens weer LNG. De ASV heeft een brief geschreven waar men enorm van geschrokken is. Men maakt blijkbaar beslissingen zonder diepgaand onderzoek.

WBR
We hebben een brief gestuurd over de Maashaven en dan met name over de borden op de pontons en dat we daar geen afmetingen op willen hebben. Hier is nog geen reactie op gekregen. Er was een gerucht over een brug over de Maashaven, maar die komt er niet. Als er in de verre toekomst al een brug zou komen, moet het een hele hoge brug worden. De brug in de bocht van Esch bij het nieuwe Feyenoordstadion, daar is volgende week overleg over. Wij willen geen brug en de bewoners ook niet, maar een tunnel. In de Dintelhaven zijn nieuwe palen, maar daar kunnen geen kleine schepen aan liggen, omdat de palen te ver uit elkaar staan. Hier hebben wij bezwaar tegen gemaakt.

WBA
In Zaandam staan ook nieuwe palen, die te ver uit elkaar staan voor kleine schepen. In Amsterdam mag je maar een week liggen, ook al betaal je voor 2 weken. In Zaandam willen ze dat ook, dit is echt te gek voor woorden en we hebben hiertegen geprotesteerd. Als de walstroom niet werkt, moet je maar ergens anders gaan liggen, wordt er gezegd. Wel is er een dag van de binnenvaart georganiseerd om nieuwe mensen naar de binnenvaart te trekken, maar wie wil er nu in de binnenvaart als het je zo moeilijk wordt gemaakt.

ONTB
Er is een workshop geweest over verblijven op de schepen. Dit gaat wel gevolgen hebben voor mensen met personeel aan boord. Trillingen die een schip maakt, wil Nederland niet in de woning meten, moet geschrapt worden. Trillingen en geluid, daar is het woordje redelijkerwijs nog niet goed omschreven, dat zou wel gebeuren. Ledverlichting die stoort op de AIS wordt onderzocht. En ook naar aanvaringen tegen bruggen komt een onderzoek, daar komt later een congres over in Praag.

Gemeente Kampen
Er moet veel havengeld worden betaald, zeker wanneer je er maar een weekend ligt. Walstroom werkt met munten; dat is ook niet meer van deze tijd. En huisvuil kun je nergens kwijt. We hebben een gesprek gehad met de wethouder en onze wensen en oplossingen op tafel gelegd. Kampen wil samen met Zwolle en Meppel 1 havengebied worden.

Rondvraag
- Doetinchem moet je 12 uur van tevoren de bruggen aanvragen, dit is natuurlijk geen werkbare situatie. Ook de sluismeester is er niet blij mee. Ron Breedveld meldt dat het een paar jaar geleden ook aan de orde is geweest en toen is het na protest weer teruggedraaid.
- In Frankrijk moet je via een website je reisgegevens invullen en dan krijg je daarna de rekening voor de vaartrechten toegestuurd. Als je dat niet doet, moet je 50 % meer betalen.
- Gerrie van Neijenhof meldt dat wanneer je via oud Vreeswijk wilt varen, je buiten het seizoen 24 uur van tevoren moet bellen. Dat is vanaf 1 oktober tot 1 april, in de zomer hoeft dat niet.
- Matthe Broeken zegt dat er echt eens naar de bemanningseisen gekeken moet worden.
- Paul Markusse zegt dat de eigenaar van het schip waarop hij heeft afgelost een enquêteformulier gekregen over de afstandsbediening in Friesland (hij is overigens BLN lid). Hebben meer mensen deze ontvangen? Dat blijkt van niet.
- Willem Stam wil Lilian van Hiele bedanken en ook de ASV voor de steun tijdens zijn ziekte. Afgelopen week heeft hij nog een scan gehad en alles was weer goed.

17.00 uur Met dit blijde nieuws sluit de technisch voorzitter Ger Veuger de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.

In memoriam: Ad Damen

Ons bereikte het droevige nieuws dat Ad Damen plotseling is overleden op 71-jarige leeftijd. Hoewel Ad al enige tijd gestopt was als zelfstandig schipper met zijn “kastje” de Maria Louise is hij altijd ASV-donateur gebleven.

Ad heeft in zijn actieve vaarjaren geld verdienen nooit centraal gesteld voor zichzelf. Er moest goed geleefd kunnen worden maar hij werd nooit een slaaf van zijn schip. Wel was voldoende geld kunnen verdienen om een gezonde binnenvaartsector te hebben een doel waarnaar hij streefde. Dat deed hij zowel bij de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid als bij onze sociaal-economische organisatie ASV.

Zo was Ad, jaren geleden, bij velen bekend als bestuurder van de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid, zich inzettend voor een betere positie voor de schipper. Tijdens de acties in Schellingwoude hebben we hem met de blokkades meegemaakt waarbij Ad als woordvoerder bij het radioprogramma “met het oog op morgen” op een geweldige manier voor de schippers opkwam.
Maar het leven was ook voor Ad niet allemaal alleen maar leuk en gezellig: had Ad een kant gekozen dan marchandeerde hij niet, ook niet als het toevallig een goede vriend of familielid betrof. De dingen moesten gezegd worden zoals ze waren. En dat heeft, zoals veel schippers hebben ervaren in tijden van acties, helaas tot verwijdering geleid tussen mensen, ook bij hem. Dat is de prijs die er betaald is.

Maar het mooie van Ad was dat er bij Ad naast de actie ook altijd tijd en ruimte was voor een gulle lach. Je moet het leven niet te serieus nemen, tenslotte.

Ad’s grote liefde Loes is ook lang verbonden geweest met het schippersbestaan, velen zullen haar nog kennen als de beursmeester van Amsterdam. Dat Loes jaren geleden heel ziek werd heeft er bij Ad enorm ingehakt. Het was een tijd van onzekerheid en zorg. Gelukkig hebben Loes en Ad samen nog heel wat jaren kunnen genieten van mooie dingen.

Tot het laatst is Ad verbonden gebleven met varen; in de weekends voer hij op het pontje van de Nieuwe Meer en als schipper op de IJveer XIII bracht hij passagiers naar het vuurtoreneiland om te genieten van het goede leven.

Zelf hechtte Ad niet of nauwelijks aan status of aardse goederen; op zijn muziekinstrumenten na dan. Want muziek was zijn passie. En ook dat moest wel serieus aangepakt worden maar de muziek zelf mocht lekker luchtig en….o ja, hard natuurlijk, zijn. Dus blies Ad de sterren van de hemel op saxofoon en trompet. Bij verschillende bands en fanfares.

Wonend aan de wal maar ieder jaar heel wat maanden onderweg naar Spanje bleef Ad de levensgenieter van het kleine gebaar. Dat gebaar zullen we moeten missen.

De ASV dankt Ad voor alles wat hij aan de binnenvaartsector heeft bijgedragen en wensen Loes veel sterkte met dit grote verlies.

CCR

ASV en evofenedex om tafel met ministerie over CCR-eisen

Op initiatief van de ASV heeft het ministerie een bezoek gebracht aan het schip de Andamento over de praktische gevolgen van de CCR-eisen. Dit heeft geresulteerd in het opzetten van een werkgroep die op korte termijn met een plan van aanpak moet komen hoe om te gaan met de regels vanuit de CCR. Vooral schepen tot 1500 ton kunnen hier in de praktijk niet aan voldoen. Vanuit evofenedex werd toegelicht dat een diversiteit van de binnenvaartvloot van groot belang is voor handels- en productiebedrijven. Het steeds verder inkrimpen van de kleine binnenvaartvloot heeft als gevolg dat bedrijven gedwongen zijn meer via de weg te vervoeren.

Nieuwbouweisen op bestaande schepen zorgen voor problemen
De eerste nieuwbouweisen waar bestaande schepen aan moesten voldoen, gingen van kracht per 2010 en 2015. Ten tijde van de crisis konden schippers gebruik maken van de crisishardheidsclausule, waardoor men aan bepaalde eisen niet hoefde te voldoen. Andere eisen (o.a. geluidseisen) werden via een moratorium uitgesteld tot 2020. Vanaf 2020 moeten alle schepen aan al deze uitgestelde (en aangepaste) eisen voldoen. Daarbij is het zo dat de schepen met een bouwjaar van voor 1976 moeten bewijzen dat ze aan de geluidseisen voldoen (dat zijn dus alle kleinere schepen).

Daar komt bovenop dat de eisen die ingaan in 2035 voor veel oudere (en vooral de kleinere) schepen onhaalbaar zijn, waardoor investeren vanaf 2020 de moeite niet meer lijkt te lonen.

Denk aan de stahoogte in de woning, de breedte van een deur of de loopruimte om een bed. Hierdoor dreigt het uitsterven van de binnenvaartvloot tot 1.500 ton op korte termijn.

Werkgroep komt met een plan van aanpak
Het ministerie was zich bewust dat er snel en daadkrachtig gehandeld moet worden om tot een werkbare situatie te komen, zodat er weer vertrouwen komt in de binnenvaart. Hiervoor wordt een werkgroep in het leven geroepen die op korte termijn met een plan van aanpak moet komen. Ook wordt er gekeken hoe de hardheidsclausule moet worden aangepast, zodat deze door schippers als werkbaar ervaren wordt. Het ministerie ziet graag dat schippers een beroep op de hardheidsclausule doen. Zo wordt de ernst van de situatie duidelijk en kan er gekeken worden hoe de hardheidsclausule in de praktijk uitpakt.

Belang van diversiteit van de vloot
Een diversiteit van de binnenvaartvloot met voldoende aanbod van schepen onder de 1.500 ton is van groot belang voor de aantrekkelijkheid van de binnenvaart. Veel bedrijven die gebruik maken van binnenvaart zijn gevestigd aan kleinere vaarwegen of hebben geen opslagcapaciteit voor enorme voorraden. Wanneer het aanbod van kleinere schepen afneemt, zal de binnenvaart het vaker afleggen tegenover wegvervoer. De eisen die vanuit de CCR worden opgelegd, treffen deze schepen extra hard. De kosten die moeten gemaakt worden om aan de eisen te voldoen, staan in geen verhouding tot het nut ervan, als het technisch al mogelijk zou zijn om aan de eisen te voldoen. Ook gaan de kosten die hiermee gemaakt worden ten koste van de verdere vergroening of innovatie van de sector. Het ministerie ziet ook in dat de binnenvaartsector hiermee voor een onmogelijk opgave komt te staan. Op donderdag 4 juli heeft een vervolggesprek met de minister plaatsgevonden.

Trillingen en Geluid:

Principiële vragen met betrekking tot de toepassing van EU Richtlijnen

1. Op verzoek van de Duitse delegatie en de binnenvaartsector (EBU/ESO) heeft het CESNI de Europese Commissie verzocht zo snel mogelijk **antwoorden te geven op de principiële vragen met betrekking tot de toepassing van Richtlijn 2002/44/EG en 2003/10/EG op binnenvaartschepen en het verband met ES-TRIN.**

- Zijn Richtlijn 2002/44/EG en 2003/10/EG van toepassing op binnenvaartschepen?
- Moet in ES-TRIN naar Richtlijn 2002/44/EG en 2003/10/EG worden verwezen?
- Is het niet beter om in plaats van een verwijzing in ES-TRIN specifieke regels voor binnenvaartschepen op te nemen die rekening houden met beide richtlijnen?
- De toepassingsgebieden van Richtlijnen (2002/44/EG en 2003/10/EG) en Richtlijn 2016/1629 (waarin verwezen wordt naar ES-TRIN) verschillen nogal van elkaar. Twee richtlijnen hebben namelijk betrekking op de bescherming van de werknemers, terwijl de laatstgenoemde technische voorschriften voor schepen betreft (deze richtlijn is ook van toepassing op alle

zelfstandige scheepseigenaren). Is het, juridisch gezien, überhaupt mogelijk maatregelen van deze richtlijnen op te nemen in 2016/1629 (of daarin naar deze maatregelen te verwijzen)?

Geluidshinder in de omgeving (van varende of stilliggende schepen)

2. CESNI zal binnenkort (uiterlijk eind 2019) alle Commissies van deskundigen in Europa verzoeken informatie te verstrekken over de resultaten van geluidsmetingen (waarden in dB(A) – van varende en stilliggende schepen), die worden verricht tijdens het onderzoek dat voorafgaat aan de eerste afgifte van een certificaat. De gegevens kunnen afkomstig zijn van onderzoek bij de afgifte van een certificaat aan een nieuw schip, maar ook oudere technische documenten van de Commissies van deskundigen komen hiervoor als gegevensbron in aanmerking. Deze gegevens maken het mogelijk een goed en nauwkeurig zicht te krijgen op de geluidniveaus die vandaag de dag in de praktijk technisch haalbaar zijn, met name voor nieuwe schepen.

   Op basis van een analyse van de verzamelde gegevens kan CESNI vervolgens overwegen om in een volgende editie van ES-TRIN de grenswaarden voor door het schip in de omgeving veroorzaakt geluid (varend of stilliggend) voor nieuwe schepen met 5 dBA (of meer) te verlagen. Voor bestaande schepen worden geen nieuwe eisen voorzien.

3. De leden van CESNI zijn het erover eens dat walstroom bij ligplaatsen een doeltreffende manier is om geluidshinder terug te dringen, met name in gebieden met bebouwing dichtbij de vaarweg. Meer gebruik van walstroom komt bovendien de verduurzaming van de binnenvaart ten goede. CESNI dringt erop aan bij het aanleggen of aanpassen van ligplaatsen langs hoofdvaarwegen of in binnenhavens[1], ook walstroomfaciliteiten te voorzien. In het licht van de operationele aspecten en de problemen die er spelen ten aanzien van de interoperabiliteit, heeft CESNI de Werkgroep CESNI/PT verzocht om uitgaande van bestaande studies[2] **een document op te stellen met good practices om het gebruik van in het kader van walstroom ontwikkelde oplossingen te bevorderen.**

Geluidshinder aan boord van schepen

4. CESNI zou binnenkort (uiterlijk eind 2019) **een effectbeoordeling kunnen verrichten** waarin wordt onderzocht of het mogelijk is de geluidsnormen, die zijn vastgelegd voor het ter beschikking stellen en het gebruik van persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen (ES-TRIN, artikel 14.09, derde lid), met 5 dB(A) te verlagen zonder een onderscheid te maken tussen werknemers en zelfstandigen. In deze analyse zou eveneens onderzocht moeten worden welke normen van belang zijn voor dit soort persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen en of het juridisch gezien mogelijk is de inhoud van één bepaalde richtlijn te implementeren in het kader van een andere.

   Op basis van de effectbeoordeling kan CESNI een weloverwogen beslissing nemen over de geluidsgrenzen die zouden moeten gelden voor het ter beschikking stellen en gebruik van persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen. Als er gekozen zou worden voor nieuwe grenswaarden, zouden deze in de volgende editie van ES-TRIN opgenomen kunnen worden. Zij zouden dan zowel voor nieuwe als voor bestaande schepen moeten gaan gelden.

5. Omdat de huidige overgangsbepalingen over een aantal jaar zullen aflopen, zal de vloot aangepast moeten worden om geluidshinder aan boord van de schepen te reduceren. ES-TRIN bevat daarom nu al specifieke bepalingen en methoden om het geluidsniveau te meten. Op grond hiervan kan nu op Europees niveau, uitgaande van de praktijk, feitelijke kennis over de vloot bijeen worden gebracht. Dit is een aanpak die verder gaat dan de onderzoeken over mogelijke technische oplossingen die in de afgelopen jaren in Nederland werden verricht.

   In dit kader verzoekt CESNI haar leden en de sector met nadruk om uiterlijk 31 december 2020 verslag uit te brengen over de technische oplossingen, die zijn toegepast om de bestaande vloot aan te passen, met name de doeltreffendheid en de kosten van deze oplossingen. De concrete inhoud van een dergelijk verslag kan door de Werkgroep CESNI/PT worden besproken.

   Aan de hand van deze gegevens en verslagen kan CESNI vervolgens overwegen of er in ESTRIN nieuwe relevante en gepaste voorschriften opgenomen moeten worden.

Trillingen

6. Gezien de openstaande vragen in verband met de complexe uitvoering door de Commissies van deskundigen en de beperkte middelen van de delegaties en het secretariaat, besluit CESNI het overleg over trillingen in dit stadium op te schorten om voorrang te geven aan de werkzaamheden met betrekking tot het reduceren van de geluidshinder en tijdens de volgende werkcyclus door middel van een onderzoek vast te stellen in welke mate grenswaarden voor trillingen in ES-TRIN nodig zijn om niet strijdig te zijn met de Europese richtlijnen inzake arbeidsveiligheid.

Concrete maatregelen

7. De verduurzaming van de binnenvaart is een gemeenschappelijk doel van alle CESNI-lidstaten en het bedrijfsleven. Op nationaal en internationaal niveau zijn er strenge politieke doelstellingen vastgesteld en ook de Verklaring van Mannheim van de CCR van 2018 legt het doel vast van een emissievrije binnenvaart tot 2050. Naast regelgevende maatregelen rekent CESNI op de actieve inbreng van de binnenvaartsector en de autoriteiten om de geluidsemissies met succes te kunnen verminderen. CESNI dringt er bij het bedrijfsleven (EBU, ESO en ETF) op aan om zo snel mogelijk voorstellen te doen voor vrijwillige maatregelen waarmee de geluidshinder zowel aan boord van het schip als daarbuiten kan worden teruggedrongen.

Verder verzoekt CESNI de Commissies van deskundigen om op Europees vlak een voorlichtings- en informatiecampagne te organiseren over de geluidshinder die door binnenschepen veroorzaakt wordt, aangezien het geluid dat door schepen in de praktijk wordt veroorzaakt ook afhangt van bedrijfsmatige en operationele aspecten.

1. Overeenkomstig Richtlijn 2014/94/EU, artikel 4, vijfde lid: op enkele uitzonderingen na, worden walstroomvoorzieningen in zee- en binnenhavens geïnstalleerd, met voorrang in de havens van het TEN-T-kernnetwerk, en wel vóór 31 december 2025.
2. Verwijzing naar de VBW-studie, indien gepubliceerd.

Bijlage 1: Uitvoeringstabel

Nr.	Werkzaamheden	Wie?	Wanneer?	Stand van de werkzaamheden
I	Antwoorden geven op de principiële vragen met betrekking tot de toepassing van Richtlijn 2002/44/EG	Europese Commissie	zo snel mogelijk	-
II	Resultaten verstrekken over de geluidsmetingen (waarden in dB(A) – van varende en stilliggende schepen) die worden verricht tijdens het onderzoek dat voorafgaat aan de eerste afgifte van een certificaat	Commissies van deskundigen	uiterlijk eind 2019	-
III	Overwegen om in een volgende editie van ES-TRIN de grenswaarden voor door het schip in de omgeving veroorzaakt geluid (varend of stilliggend) voor nieuwe schepen te verlagen	CESNI	Zie II (uiterlijk april 2020, indien het resultaat in ES-TRIN 2021 moet worden opgenomen)	-
IV	Een document opstellen met good practices om het gebruik van in het kader van walstroom ontwikkelde oplossingen te bevorderen	CESNI/PT	Uiterlijk eind 2020	-
V	Een effectbeoordeling verrichten waarin wordt onderzocht of het mogelijk is de geluidsnormen die zijn vastgelegd voor het ter beschikking stellen en het gebruik van persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen met 5 dB(A) te verlagen	CESNI en CESNI/PT	Uiterlijk eind 2019	-
VI	Een beslissing nemen over de geluidsgrenzen die in de volgende editie van ES-TRIN zouden moeten gelden voor het ter beschikking stellen en gebruik van persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen	CESNI	Uiterlijk april 2020	-
VII	Een verslag uitbrengen over de technische oplossingen die zijn toegepast om de bestaande vloot aan te passen, met name de doeltreffendheid en de kosten van deze oplossingen	CESNI-lidstaten en het bedrijfsleven	Uiterlijk 31.12.2020	-
VIII	Overwegen of er in ES-TRIN nieuwe relevante en gepaste voorschriften voor geluidshinder aan boord van schepen opgenomen moeten worden	CESNI	Zie VII	-
IX	Een verslag uitbrengen over de door het bedrijfsleven voorgestelde vrijwillige maatregelen waarmee de geluidshinder zowel aan boord van het schip als daarbuiten kan worden teruggedrongen	Bedrijfsleven (EBU, ESO en ETF)	Zo snel mogelijk	-
X	Op Europees vlak een voorlichtings- en informatiecampagne organiseren over de geluidshinder die door binnenvaartschepen veroorzaakt wordt	Commissies van deskundigen	-	-

Bijlage 2: Samenvattende tabel van de geluidseisen en overgangsbepalingen in ES-TRIN 2019

Art.	Geluid / methode	ES-TRIN	Overgangsbepalingen (Rijn)	Overgangsbepalingen (buiten de Rijn)
3.04 lid 7	Geluid in de machinekamer	110 dB(A)	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1976; bij verlenging van het certificaat na 1.1.2020	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1985: N.V.O. zonder einddatum.
7.01 lid 2	Geluid bij de stuurstelling	70 dB(A)	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1976; bij verlenging van het certificaat na 1.1.2020	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1985: N.V.O. zonder einddatum.
8.10 lid 2	Geluid op 25 m afstand (varend schip)	75 dB(A)	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1976; bij verlenging van het certificaat na 1.1.2020	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1985: N.V.O. zonder einddatum.
8.10 lid 3	Geluid op 25 m afstand (stilliggend schip)	65 dB(A) met uitzondering van drijvende werktuigen	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1995[3]; bij verlenging van het certificaat na 1.1.2020	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 2008: bij verlenging van het certificaat na 31.12.2029
14.09 lid 2	Geluid in de werkruimten	Vormen geen gevaar voor de veiligheid en gezondheid van de werknemer (geen grenswaarden)	-	-
14.09 lid 3	Ter beschikking stellen van persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen	85 dB(A)	-	-
14.09 lid 3	Ter beschikking stellen van persoonlijke gehoorbeschermingsmiddelen	90 dB(A)	-	-
15.02 lid 5	Geluid in de woonruimten	70 dB(A)	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1976; bij verlenging van het certificaat na 1.1.2020 + alternatieve methoden op grond van het moratorium	Alleen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 2008: bij verlenging van het certificaat na 31.12.2029
15.02 lid 5	Geluid in de slaapruimten	60 dB(A), behalve wanneer het schip buiten de rusttijden wordt geëxploiteerd		
ESI-II-5	Geluidsmetingen aan boord van vaartuigen	ISO 2923 : 2003 (onderdelen 5 t/m 8)	-	-
ESI-II-5	Metingen van luchtgeluid	ISO 2922 : 2013 (onderdelen 7 t/m 11)	-	-

[3] In het ROSR van 1976 bedroeg de grenswaarde voor zowel het geluid van een varend schip als het geluid van een stilliggend schip op 25 m afstand 75 dB(A). Na de eerste verlenging van het certificaat na 1.1.2020 moeten deze vaartuigen als zij stilliggen, voldoen aan de geluidsgrens van 65 dB(A).

Overgangsbepalingen: waar gaat het over vanaf 2020?

Wat rest nog aan te vervallen Overgangsbepalingen (OGB's)
Het is bijna onmogelijk om als schipper en ondernemer goed te kunnen inschatten wat er allemaal nog aan noodzakelijke investeringen op ons af komt. We weten dat het doel van de vervallen overgangsbepalingen (einddatum plakken op de overgangsbepalingen) was, dat hiermee de "oude schepen" gesaneerd zouden worden en de vloot vernieuwd zou worden. Dat hiermee het "kleine schip" er indirect totaal uit gewerkt zou worden, is wellicht nooit de opzet geweest, maar wel het onvermijdbare gevolg!

Al met al is het overigens wel even een keiharde koude sanering zonder enige compensatie, zoals er in andere sectoren wel volop compensatie gegeven wordt. Dat zet veel kwaad bloed.

Het uitgangspunt was dat de schepen veel langer mee zouden gaan dan verwacht, of in ieder geval langer dan het de CCR beliefde, en daarmee bedacht men kennelijk dat hierdoor het veiligheidsniveau te ver achter zou gaan lopen bij de snel wijzigende techniek (dat zou het argument zijn), drukkere vaart en strengere milieu- en ARBO-eisen. Ondertussen zien we dat juist deze vloot schepen niet bepaald verantwoordelijk is voor de vele ongevallen die de laatste tijd plaatsvinden.

Maar het stopt niet bij de koude sanering van de "oude" schepen, omdat de zware eisen aan verblijven (betimmering) na 2035 ook getoetst worden bij schepen van voor 1995 en hierbij ook vrij jonge schepen in de problemen komen.

De belangrijkste nog volgende (te vervallen) OGB's

GELUID [2020]
Door lobby van bonden zijn een alternatieve meetmethode en hogere toegestane geluidsdrukken bereikt. Hierdoor zullen in ieder geval minder schepen dan aanvankelijk de bedoeling was nog maatregelen moeten nemen of ontheffing aan moeten vragen.

(gekeurde) ELECTRA TEKENINGEN [was 2020] wordt 2035
Een groot struikelblok lijkt naar achteren geschoven te zijn: We begrijpen dat nu "pas" in 2035 het volledige elektriciteitsschema aangeleverd hoeft te worden. Op dit moment hoeft er alleen een tekening te zijn van de verdeling van het hoofdschakelbord. Alles wat vernieuwd wordt, moet natuurlijk wel volgens eisen en op tekening! In meeste gevallen zal dit na 2035 wel bijna gerealiseerd zijn.

VERSCHANSING EN RELING [was 2020] lijkt voorlopig van de baan
Een keer op keer terugkerend hoofdpijndossier: verschansing en reling aan de buitenzijde van het gangboord hoeft nog niet op 90 cm te komen. Dit voorstel (waarbij de ASV heeft gevraagd OOK een impactanalyse te maken van ongevallen die juist wel ontstaan door relingen, wat nooit uitgevoerd is) is voorlopig weer van de baan. Het is nu in Estrin 2019 (geldig van 01-01-2020 tot 30-12-2021) omschreven als NVO, dus wel bij nieuwbouw of verbouw, maar niet op bestaande schepen!

STUURWERK [2020]
De laatste eisen, die in 2007 werden ingevoerd, moeten nu uitgevoerd worden. Dit betreft de dubbele hydrauliek leidingen tot sperventiel; 2de stuurwerk als 1ste (dus op nood ook de manoeuvreereigenschappen) en alarmering op eventueel buffersysteem. De meeste stuurwerken zijn bij de aanpassingen na 2015 gelijk ook 'klaar' gemaakt voor 2020. Dit moeten schippers laten onderzoeken bij de 3 jaarlijkse keuring.

AUTOKRAAN [2020]
Volgende aanvullende eisen moeten thans worden uitgevoerd:

- Gebruiksaanwijzing in kraanboek (indien niet aanwezig, zelf te schrijven)
- Bescherming tegen persoonlijk letsel (of veiligheidsafstand van 0,5 m. markeren)
- Bediening veilig en beveiligd tegen onbevoegd gebruik.
- Bij uitval aandrijving moet kraan/lier blokkeren.
- Veiligheidsfactor van 5(!) op breeksterkte draad

HEFKOLOM [2019]
De 5-jaarlijkse keuring; slangen iedere 8 jaar vernieuwen; signalering hoog en laag en eindafslag worden per direct vereist (ook voor Communautaire schepen).

ACHTERPIEKSCHOT [2035]
De eisen voor het achterpiekschotschot gelden als bij de voorpiek; positie, er mogen geen installaties aanwezig zijn die noodzakelijk zijn voor de vaart etc. Hierbij is er een probleem bij vrij nieuwe beunschepen (o.a. Duijvendijk) die zonder piekschot gebouwd zijn in de jaren '70 en '80.

VERBLIJVEN [2035]
De volledige eisen voor verblijven zoals stahoogte, grootte/breedte van de deuren, volume van de ruimtes, bedgrootte, breedte trappen etc etc zijn allemaal vastgelegd in eisen. Deze eisen zijn voor vele bestaande schepen onoverkomelijk (en onzinnig) en zou om die reden NVO moeten zijn (nogmaals geldt ook voor schepen die in jaren '80 gebouwd zijn.)

Opmerkingen:
Verder blijven er OGB bijkomen en vervallen, maar deze gelden voor alle bestaande schepen, ook nieuwbouw na 1995. Dit gaat op dit moment over de autokraan, de hefkolom, de elektrische installatie en vooral ook met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze wijzigingen zullen blijven plaatsvinden ten gevolge van de snel wijzigende techniek, het plaatsvinden van ongevallen en aanbevelingen van de veiligheidsraad naar aanleiding hiervan.

Het is niet te verwachten dat er hier een mogelijkheid is om uitstel of uitzonderingen aan te vragen voor oudere of kleine schepen, daar het vaak om technische installaties gaat die bij deze schepen later zijn aangebracht en zo mee gaan in de stroom van veranderende techniek.

Dit is anders bij de maten van de verblijven, die bij de bouw zijn gehandhaafd en waarvan niet redelijk is om deze normen te verzwaren wat praktisch gezien absoluut onmogelijk is.

In vergelijk met een Dakota vliegtuig uit 1955 dat thans nog precies zo mag vliegen onder de normen die toen golden, maar wordt er een nieuwe automatische piloot geplaatst moet hij voldoen volgens de eisen van nu! Dit valt dus onder NVO, waar ook de verblijven bij de bestaande schepen onder zouden moeten vallen!!

Met dank aan Peter Voerman (Vakgroep NBKB / ILenT, EOC expertise) die aan de ASV de informatie gestuurd heeft: geheel sans prejudice (onder voorbehoud) geschreven.

Trossen los voor onderzoek naar zero-emission waterstofschip

ROTTERDAM – Binnenvaarttransport van Delfzijl naar Rotterdam varend op groene waterstof in plaats van gasolie, deze duurzame optie wordt onderzocht door Chemiebedrijf Nouryon, binnenvaart coöperatie NPRC en een individuele schipper. Zo willen ze aantonen dat zero-emissie vervoer over water mogelijk is.

Voor deze innovatie wordt de haalbaarheid van een nieuw binnenvaartschip onderzocht dat voor 100% op groene waterstof kan varen. De groene waterstof wordt lokaal geproduceerd door Nouryon met duurzame elektriciteit. ‘Zo creëren we de schone brandstof voor vervoer van een deel van onze eigen producten. Een duurzame win-win’, aldus Knut Schwalenberg, Directievoorzitter Nouryon Nederland.

De intentie is om binnen enkele jaren het schip m.s. Antonie, van NPRC-lid Lenten Scheepvaart BV, zout te laten vervoeren van Nouryon’s zoutfabriek in Delfzijl naar de Botlek in Rotterdam. “Waterstof als brandstof is nu nog wel duurder dan andere brandstoffen”, vertelt binnenvaartondernemer Harm Lenten, “maar naarmate de technologie zich verder ontwikkeld zat dit steeds aantrekkelijker worden en dat maakt deze eerste stap ook zo belangrijk.”

Deze stap is onderdeel van een bredere zogeheten Waterstofcoalitie Binnenvaart waarbij verladers en binnenvaartcoöperaties PTC en NPRC zich inzetten voor het verduurzamen van de vervoersketen.

“Dit is de eerste stap naar zero-emissie”, stelt Stefan Meeusen, directeur van de grootste binnenvaartcoöperatie van Europa, NPRC. “De technologie is er en met zijn drieën hebben we de slagkracht om te laten zien dat het kan; nog duurzamer vervoer over water.”

Geen uitstoot maar water
Waterstof is veiliger dan LNG en kan grotendeels op dezelfde wijze behandeld worden. Deze brandstof is in Delfzijl en Rotterdam ruim beschikbaar, volledig schoon en heeft als emissie geen CO_2, maar louter zuiver water. Het initiatief maakt onderdeel uit van de ‘Green Deal’ van Minister van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat dat vol staat met initiatieven om het transport over water zoveel mogelijk emissievrij te maken. De minister stelt €15 miljoen beschikbaar voor de binnenvaartsector om innovaties te stimuleren.

Even iets anders

De nieuwsbrief voorziet ons allemaal van de laatste wetenswaardigheden wat de binnenvaartsector betreft. Maar het is natuurlijk ook belangrijk om onze blikken te verruimen. Wat speelt zich bij mede-vaarweggebruikers af?
Hierbij een verslag van een reisje met passagiers op het passagiersschip “de Elodie”, goed om het vakantiegevoel nog even vast te houden.

De Bourgondië reis
Op een warme zondagochtend rijden we naar Parijs op weg naar de Elodie om een 10 daagse reis te gaan maken met eindbestemming Auxerre, de zgn. Bourgondië reis.

De afgelopen dagen is de temperatuur opgelopen tot zo’n 40 graden en dat is nog steeds goed merkbaar in de grote stad, waar de Elodie ligt afgemeerd in een flinke jachthaven, Le Arsenal, vlakbij de Bastille. Als we aankomen, heerst er grote bedrijvigheid aan boord, want het hele schip moet weer “spik en span” zijn voor de nieuwe gasten.
Er volgt een hartelijke begroeting bij de aflossing van de crew en na de overdracht begint de verse bemanning aan deze nieuwe reis.

De kokkin, Jantien, moet snel aan de slag, want het is al tegen enen en de eerste gasten arriveren om 14.00 uur. Ze moppert, want de keuken is verre van schoon en dat is niet zoals het hoort. Gelukkig zijn alle kamers in orde en is het schip helemaal vaarklaar, zodat een volgende reis zo vlekkeloos mogelijk kan beginnen.
En inderdaad om klokslag 14.00 uur melden zich de eerste gasten; 6 Amerikanen, even later gevolgd door een Brit. Zij krijgen van de gids Henri een kamer toegewezen en gaan zich installeren.

De Elodie heeft 8 tweepersoons kamers, dus ruimte voor 16 gasten, elke kamer heeft eigen sanitaire voorzieningen en een airco en dat is bij deze temperaturen beslist geen overbodige luxe.

Aan de achterzijde van het schip, “het achteronder” zijn nog drie kamertjes voor de bemanningsleden.
Nadat alle gasten zijn gearriveerd en zich hebben opgefrist, gaan ze de fietsen uitproberen,
Deze worden door de gids afgesteld op het postuur van de fietser en dan gaan we een klein rondje fietsen in het zonovergoten Parijs, dat er wel erg onwelriekend bij ligt bij deze temperaturen.

Om 18.00 uur luidt de kok de bel en wordt er een heerlijk diner opgediend in de salon, een mooie ruimte die een beetje een Engelse sfeer uitstraalt met haar rococo stoeltjes, kleurige kussens en bijpassende gordijntjes. In de hoek is een goed ingerichte bar, waar de gasten allerlei verfrissingen kunnen nemen en natuurlijk een kopje koffie of thee.

Na het dessert vertelt de gids wat het programma voor de volgende dag gaat zijn. Om 8.00 uur begint het ontbijt en om 9.00 uur verlaat de Elodie Parijs. We moeten door een klein sluisje om de jachthaven te kunnen verlaten. Om 11.00 uur gaan de fietsers van boord om na een tocht van 40 km de Elodie weer te ontmoeten in de volgende opstapplaats.

‘s Avonds gaan we met zijn allen nog even kijken bij de oevers van de Seine, waar elke zondagavond wordt gedanst door de Parijzenaars. Er worden allerlei stijlen gedanst, de Samba en Rumba, de Cha cha cha, ja zelfs de meer serieuze Tango ontbreekt niet. De mensen, jong en oud en van allerlei culturen, genieten van elkaar en hebben veel plezier; het verbindt en geeft een geweldige sfeer.

De volgende morgen draait de sluiswachter de sluis voor de Elodie en iets na negenen draait zij de Seine op, op weg naar Moret, een klein maar heel fraai middeleeuws plaatsje met een mooi jachthaventje. Het is prachtig weer en de grootste hitte is uit de lucht.
De passagiers kijken op het grote voordek naar het laatste stukje Parijs.
Onder leiding van Henri, de gids, gaan ze even later aan de fietstocht beginnen.
Het belooft een mooie tocht te worden, met enkele kleine colletjes, maar ze hebben geen haast en deze kleine groep passagiers heeft een goede conditie en heeft al enkele km’s in de benen zitten.

De Amerikanen blijken allemaal uit Pennsylvania te komen en tot hun stomme verbazing wonen ze ook nog vlakbij elkaar, op zo’n 40 mijl afstand en dat is voor Amerikaanse begrippen zoiets als bijna buren. Ze vertellen dat ze onder de huidige president, Donald Trump, niet mogen mopperen, want hun pensioengelden, die ze, nadat ze een bepaald bedrag gespaard hebben bij hun werkgever, moeten beleggen om een goede oude dag te hebben, doen het buitengewoon. Ze zijn hun president dan ook heel dankbaar en nemen zijn gedrag en het slechte milieu op de

koop toe. Geld maakt veel goed.
Het is voor veel Amerikanen een item op hun Bucketlist, Europa bezoeken, om de oude architectuur te bewonderen. Ze zijn dol op de oude Franse dorpjes met de dikke natuurstenen huizen. Die missen ze back home waar alles relatief nieuw is, behalve dan de indianen.

De Brit is al vaker met de Elodie mee geweest. Hij werkt als ingenieur op grote tankers op zee, die hij mee ontworpen heeft. Trots laat hij foto’s zien van enkele grote tankers en hij vertelt dat hij telkens voor een periode van 3 maanden op zee is, waarbij hij van de ene naar de andere tanker reist om zo in zijn en hun onderhoud te voorzien. Bijzonder dat hij in zijn vrije tijd weer gaat varen. Ja varen……. als het in je bloed zit, laat het je niet meer los.

Net als schipper Erik. Het grootste gedeelte van zijn tijd besteedt hij aan het begeleiden van kleine criminelen als reclasseringsmedewerker, maar in zijn vakantie gaat hij varen op de Elodie, de mooiste vakantie die er is!!!!

Alle routes die er gefietst worden, zijn van tevoren door de gidsen van de Elodie helemaal uitgestippeld. De bekende toeristische trekpleisters worden opgenomen, maar daarnaast is er ook ruimte voor minder bekende evenementen, kunstenaarsdorpjes, mooie plekjes of bezienswaardigheden. Het is hun passie om de gasten te laten genieten van deze bijzondere plekjes met vaak bijzondere mensen van allerlei pluimage. En zoals de schipper het varen in zijn bloed heeft en de kok het koken, bezitten de meeste gidsen een hartstocht om hun medemens, soms te pas of te onpas, te voorzien van informatie. In het dagelijkse bestaan zijn ze vaak leraar,

journalist of filmmaker.

Als de gasten in de namiddag weer terug aan boord zijn, volgt er een duik in de Seine of de Yonne. Het is prachtig water, heerlijk verfrissend en het geeft goede moed om te zien dat het er stikt van de vis in allerlei soorten en maten.

Elke dag dient de kok weer een heerlijk diner op. Ze is verrukt als het extra goed gelukt is en neemt dan ook graag de vele complimenten in ontvangst. De Amerikanen willen haar graag meenemen, “kidnappen”, maar Jantien heeft haar antwoord al klaar “no, I don’t fit in a suitcase”. Ook de dagelijkse schoonmaak en de was is de verantwoordelijkheid van de kok, waarbij ze terzijde wordt gestaan door de schipper, net als dat zij de schipper helpt met de touwen in de sluis en bij het afmeren.

Er is in de loop van de tijd een hecht team ontstaan, mede dankzij de Kick-off en de afsluiting van het seizoen, dat elk jaar door de “directie” Michel en Mirjam wordt georganiseerd, die zelf ook de nodige uren in het schip steken en haar van oud vrachtscheepje eind jaren 80 hebben omgebouwd tot dit mooie passagiersscheepje.
Tijdens deze “teambuilding” dagen leren de gidsen, de koks en de schippers elkaar op een andere manier kennen en waarderen, zodat er een soort vriendenteam ontstaat dat graag samenwerkt en het leuk vindt om hun gasten een fantastische ervaring mee te geven op hun reis met de Elodie.

Natuurlijk gaat er onderweg ook het een en ander kapot en dan wordt de vindingrijkheid van de crew getest.

Op deze reis begint het al goed, want de kopschroef doet het niet, dus moet er vaak een echt staaltje zeemanschap aan te pas komen om de Elodie te behoeden voor schade. Dan is het de beurt aan de generator om de geest te geven, maar dit apparaat dat de stroom levert aan boord, tenminste als er geen stroom is van de wal, is onmisbaar. De schipper is dan ook enorm opgelucht als hij het vermaledijde ding weer aan de praat krijgt. Al de mankementen worden zorgvuldig genoteerd op het Chango lijstje, dat al een flink lijstje aan het worden is en waarvan de bedoeling is dat Chango, een van de mensen die het schip exploiteren, dit in de winter laat maken.
Later roept de kok dat de afvoer lekt, hoe kan dat nou weer!!!! Met vereende krachten, want één van de passagiers blijkt loodgieter te zijn geweest, wordt de “sink” professorisch “gefikst”. En als de gasten na een paar dagen willen weten of de problems with the sink over zijn, zegt de schipper “O Yes, first we needed a little bucket, but now we use a large one”.

De gasten vinden dit antwoord erg geestig, humor is in elke taal tenslotte hetzelfde.
Zoals de droge humor van de Engelsman, die bijvoorbeeld bij het zien van de diepgroene doperwten soep opmerkte “that is definitely not carrotsoup”!!!!

Op de laatste dag wordt er niet gekookt en gaan de passagiers en de crew uiteten, dit keer in het prachtige Auxerre.

De volgende morgen volgt dan het definitieve afscheid. Er wordt “gehugd” en er volgen vele goede wensen over en weer. De crew is benieuwd naar het commentaar in het gastenboek en de fooi die ze hebben ontvangen in een enveloppe. De commentaren zijn heel leuk en uit de “tip” blijkt dat ook deze reis weer “top” is geweest en dat de gasten hebben genoten.
Opnieuw wordt de Elodie helemaal gereinigd en opgetuigd voor een volgende ronde. De nieuwe crew arriveert en op de kade roepen al een paar mensen, dat ze de volgende morgen aan boord komen, omdat zij hebben geboekt voor de volgende reis, terug naar Parijs.

Zo vaart de Elodie door tot oktober en volgt de laatste reis huiswaarts om in het Oosterdok in Amsterdam haar ligplaats te nemen en te gaan overwinteren en opgekalefaterd te worden voor weer een nieuw seizoen.

Henri gaat ook overwinteren, misschien wel in zijn geliefde Afrika. De kok Jantien gaat weer volop aan de slag met haar cateringbedrijf, waarbij ze ook haar hele ziel en zaligheid in het eten legt en Erik gaat weer bezig met zijn andere “gasten”…….
En Chango, die gaat beginnen aan de lange lijst, zodat de Elodie ook het volgende seizoen weer stralend aan de start kan verschijnen.

Gesprek met de Minister

Brief geschreven voor de Minister t.b.v. gesprek met de Minister

2019: Crisis in de binnenvaart
Meer dan 10 jaar na de economische crisis van 2008 is er ook op dit moment sprake van een crisis in de binnenvaartsector. Er nadert daardoor in hoog tempo een kans op een verkeersinfarct rondom grootstedelijke agglomeraties, haven- en industriegebieden.

Een crisis die zich uit in een omgekeerde modal shift: goederenvervoer over water verplaatst zich naar het wegtransport, daar waar juist het Witboek vervoer uit 2011 spreekt van een gewenste verschuiving naar transport over water. (Auto)Wegen lopen vast waar kleine vaarwegen in onbruik raken.

Onnodig en onwenselijk
Deze crisis is niet veroorzaakt door een natuurlijke gang van zaken, waarbij door overcapaciteit of afnemende vraag een bedrijfstak verdwijnt, maar door beleid voortgekomen uit het CCR-rapport "schepen van de toekomst". Veel kleinere schepen zijn inmiddels uit de vaart gehaald of zullen in de nabije toekomst uit de vaart gehaald worden. Daarbij speelt de ROSR/EsTrin-regelgeving de voornaamste rol. De investeringen zijn te groot, de technische haalbaarheid van de regelgeving waarvan nut en noodzaak nooit aangetoond is, vormt voor binnenvaartschepen een struikelblok; het vertrouwen in een toekomst is verdwenen. Grote schepen concurreren niet met de kleinere schepen; het zijn de vrachtwagens die direct de plaats innemen van de verdwijnende kleine schepen. Werk over water verdwijnt naar de weg en dat is onomkeerbaar. Een ontwikkeling die we niet zouden moeten willen.

Een crisis waar Duitsland en Nederland de gevolgen van hebben gemerkt bij het lage water.
De huidige crisis uit zich in een tekort aan bepaald segment schepen -de schepen kleiner dan 1.500 ton- die ingezet kunnen worden in tijden van klimaatverandering met grote fluctuaties in waterhoogten als gevolg. Wij hebben dit in de afgelopen jaren veelvuldig gezien: verladers die niet meer over water kunnen vervoeren, omdat de beschikbare schepen onvoldoende aanwezig zijn. Dit probleem zal alleen maar groter worden; het type kleine schepen neemt op dit moment sterk af.
In plaats van de gewenste nieuwbouw van kleinere schepen blijkt de realiteit zo te zijn dat een heel segment uit het binnenvaartarsenaal verdwijnt en dat was niet de bedoeling van de CCR, lezen we in het rapport "schepen van de Toekomst" (2002).
Tegelijkertijd heeft de universiteit van Cambridge aangedrongen op juist de herwaardering voor kleinere schepen, omdat we die in de komende jaren, met de steeds extremere waterhoogten, hard nodig zullen hebben om de bedrijven te kunnen blijven bevoorraden. Maar zoals het er nu uitziet, zullen we die schepen binnen 10 jaar kwijt zijn.

Oplossingen voor tekort aan kleine schepen schieten tekort
Natuurlijk worden daar oplossingen voor gezocht: Zo schrijven de vakbladen dat Duitsland er over denkt nieuwe schepen te bouwen met beperktere diepgang om tijdens momenten van laag water de vraag aan scheepsruimte te kunnen voldoen.
Dat is wellicht een goed initiatief, maar het lijkt ook op water naar de zee dragen als tegelijkertijd de helft van de binnenvaartvloot - alle schepen kleiner dan 1.500 ton - zal verdwijnen, doordat men niet aan de ROSR/EsTrin eisen kan voldoen. We vernietigen nodeloos schepen die keihard nodig zijn.

België en Nederland zetten in op de bouw van Watertrucks en Zulu's en Frankrijk heeft een nieuwe spits gebouwd. Voor alle innovatieve ontwerpen geldt echter dat ze slechts met veel subsidie in de markt gezet kunnen worden, heel beperkt inzetbaar zijn, niet internationaal kunnen varen en zeker niet aan de ROSR/EsTrin eisen voldoen. Kortom, het internationale vervoer over de haarvaten van de vaarwegen, waar ofwel geladen ofwel gelost wordt, komt binnen 10 jaar volkomen stil te liggen met alle gevolgen van dien.

Het Seine-Nord kanaal is nog lang niet gereed en zelfs als dat zo zou zijn, dan zijn er nog meer dan genoeg kleinere vaarwegen te bevaren om goederen optimaal van deur tot deur per binnenvaartschip te vervoeren. Maar dan moeten de schepen er nog wel zijn.
De Nederlandse verladers -Evofenedex- hebben hierover een brandbrief medeondertekend, waarin men uitspreekt de kleinere schepen te willen behouden. Enkele provincies hebben moties aangenomen om de Minister te vragen dit beleid te stoppen en de Tweede Kamer in Nederland heeft gedurende de afgelopen 5 jaar diverse moties aangenomen om de schepen beneden de 1.500 ton te vrijwaren van eisen, waardoor zij binnen enkele jaren niet meer als beroepsvaart zullen bestaan. Men erkent inmiddels het tekort aan kleinere schepen.

Extreme prijsontwikkelingen
Er is een crisis ontstaan, waar alle landen de gevolgen van hebben gemerkt. Een crisis die zich uit in extreme prijswisselingen voor schippers en verladers, omdat er regelmatig sprake is van een overcapaciteit aan schepen in de grote tonnenmaten, terwijl er (nu al) een tekort is aan schepen in juist de kleinere tonnenmaten. Hierdoor kan de binnenvaartsector steeds minder aan een van de belangrijkste voorwaarden voldoen: het bieden van vervoerszekerheid. Een gevolg van deze situatie is dat ondernemers - verladers en ook de schippers - nauwelijks een lange termijnplanning kunnen hanteren wat betreft goederenvervoer, innovaties en investeringen. Een heel ongezonde economische ontwikkeling.

Maatschappelijke kosten vervoer zullen toenemen
Deze crisis uit zich in meer congestie op de weg (zeker in België en Nederland), meer ongevallen op de weg, maar ook op het water (de grotere schepen die almaar groter worden en personeel dat niet meer te vinden is, omdat de werkomstandigheden steeds slechter worden). Dit is een crisis die de minst milieu- en maatschappij-belastende vervoersmodaliteit beschadigt. Deze vervoerstak verdwijnt voor een essentieel deel, maar bovendien zal het resterende deel van de vloot de noodzakelijke vergroening niet (optimaal) kunnen inzetten, omdat men enorme investeringen moet doen voor ROSR/EsTrin-eisen waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet aangetoond zijn. Het recent afgesloten Verdrag van Mannheim met de CCR lijkt, tegengesteld aan de opzet, dit proces alleen maar te versnellen.
En dat terwijl door deze crisis de maatschappelijke kosten van het vervoer over de weg (congestie, milieu, ongevallen) zullen doen toenemen waar men juist de vervoerstak die dat tegengaat, zou dienen te koesteren.

Level playingfield gevraagd
Binnenvaart versus wegvervoer:
Het feit dat binnenvaartschepen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moeten voldoen waarvan nut, noodzaak

en haalbaarheid niet aangetoond zijn, terwijl vervoer over de weg daar niet mee te maken heeft, maakt dat er sprake is van oneerlijke concurrentie waar de (kleinere) binnenvaart zichtbaar onder lijdt: er is geen level playingfield t.o.v. de concurrent.

Verschil tussen verschillende landen; subsidies en verschillende interpretatie van de eisen:
Gezien het feit dat de landen verschillend met hun vloot omgaan, zijn de gevolgen van het uitvoeren van de ROSR/EsTrin -regels niet gelijk. Zo geven Frankrijk en Wallonië– met toestemming van Europa- hoge subsidies aan de binnenvaartvloot (tot wel 50% van de investeringen) waar dat in andere landen niet aan de orde is.
In het Belgische rapport uit 2015 (over de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaartvloot) valt te lezen dat landen de eisen waaraan schepen moeten voldoen, verschillend interpreteren. De vraag van België om de wijze van uitvoering van de regelgeving af te stemmen is niet gehonoreerd.
Ook wat dat betreft is er geen sprake van een level playingfield, zodat we zien dat bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot onevenredig zwaar getroffen worden en schepen uit het ene land veel kleinere overlevingskansen hebben dan schepen uit andere landen. De hardheidsclausule, die in geval van nood uitkomst zou moeten bieden, blijkt door schippers als onwerkbaar ervaren te worden: men sloopt eerder het schip dan te pogen gebruik te maken van de hardheidsclausule.
Een evaluatie, zoals voorgesteld in het CCR-rapport “Schepen van de Toekomst”, heeft nooit plaatsgevonden.

Vraag om evaluatie gevolgen regelgeving en vraag om een werkbare hardheidsclausule
Gezien het voorgaande vraagt Nederland aan haar collega-landen om de – in het rapport “Schepen van de Toekomst”- gesuggereerde evaluatie over de impact van de ROSR-regelgeving uit te voeren en tot die tijd een pas op de plaats te maken met de aanpassing van de regelgeving zoals voorzien voor 2020 en vervolgens 2025. Daarbij zou gekeken dienen te worden naar nut, noodzaak en haalbaarheid van de eisen zoals zij voorliggen voor de bestaande vloot. Dit zou gedurende maximaal 5 jaar dienen te gebeuren, waarbij tot het moment van besluitvorming over deze regelgeving men (zoals oorspronkelijk) aan de nieuwbouweisen zal moeten voldoen in geval van ombouw, vervanging of nieuwbouw van het schip of onderdelen ervan.

Daarnaast stelt Nederland voor een meer werkbare, oplossingsgerichte hardheidsclausule uit te werken, zodat schippers dit instrument werkelijk zullen kunnen inzetten voor het behoud van hun schip.

Tenslotte: als het getij verloopt dient men de bakens te verzetten
Men heeft kunnen concluderen dat de diverse overheden meer en meer de noodzaak onderkennen van een complete en gezonde binnenvaartvloot. Men lijkt echter gevangen te zitten in eenmaal gemaakte afspraken die nooit meer geëvalueerd zijn. Concluderend dat een crisis het mogelijk maakt crisismaatregelen te nemen, verzoek ik u uw invloed aan te wenden om onze maatschappij te behoeden voor een nog verdere afbraak van deze belangrijke vervoersmodaliteiten: het verzoek tot een “pas op de plaats” gekoppeld aan een evaluatie en een aanpassing van de hardheidsclausule te ondersteunen.

Verslag gesprek Minister van Nieuwenhuizen 4 juli 2019

De ASV (Gerberdien le Sage, Esther Lubbers, David Twigt en Sunniva Fluitsma) heeft op 4 juli wederom een gesprek mogen voeren met Minister van Nieuwenhuizen. De ASV wil als eerste uiten dat zij enorm respect heeft voor deze Minister, die in alle drukte haar hoofd op dat moment vrij weet te maken van andere beslommeringen, die er ongetwijfeld veelvuldig zijn. Dat is een gave. Het gesprek heeft de ASV ervaren als bijzonder inhoudsvol en constructief, waarbij een daadkrachtige Minister tot een aantal initiatieven komt.

Tijdens dit gesprek kwamen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Meedoen ASV aan werkgroep hardheidsclausule
- Inbreng ASV-voorstel beter werkende hardheidsclausule
- Werkgroep CCR-eisen ingaande 2035
- Ministerie schrijft een stuk n.a.v. “brief van de Minister van de ASV”
- Evaluatie CCR eisen
- ASV wil spreken met CCR/CESNI
- Vragen om heropstart deelorgaan

Meedoen ASV aan werkgroep hardheidsclausule
De afgelopen tijd is in het politieke debat veel aandacht geweest voor de hardheidsclausule ex artikel 2.20, tweede lid, onderdeel b van het ROSR.
Eén van de punten die vanuit de branche wordt aangehaald, is dat de schippers geen vertrouwen hebben in de huidige procedure t.a.v. de hardheidsclausule en eerder kiezen om het schip uit de vaart te nemen dan gebruik te maken van de hardheidsclausule.
Nu wil het ministerie zich inzetten voor een procedure voor de hardheidsclausule die begrijpelijk en eenvoudig toepasbaar is. Omdat er tot op heden in de praktijk niet of nauwelijks gebruik is gemaakt van de hardheidsclausule, wil het ministerie graag gezamenlijk met de branche kijken op welke wijze de hardheidsclausule kan worden toegepast. Daarvoor wil het ministerie een werkgroep oprichten bestaande uit vertegenwoordigers van IenW, ILT, NBKB en de binnenvaart brancheorganisaties. In deze werkgroep kan gezamenlijk een concrete casus worden uitgewerkt voor een schip dat (na afloop van overgangsbepalingen) niet aan de technische regelgeving kan voldoen en waarvoor een hardheidsclausule kan worden aangevraagd. Aan de hand daarvan kan worden bezien waar de knelpunten liggen en welke aanpassingen in de huidige procedure noodzakelijk zijn om tot een voor de branche werkbare procedure te komen. De Nederlandse delegatie zal hiervoor vervolgens op internationaal niveau aandacht vragen.
De ASV heeft hierbij aangegeven dat dit wat de ASV betreft een te lange procedure is, die op een te laat moment wordt ingezet om tijdig (voor 2020) een aangepaste hardheidsclausule te kunnen realiseren. Maar…..gezien de inzet van de Minister en de wijze waarop deze Minister daadkrachtig handelt, wil de ASV hier wel aan meewerken.
Inbreng ASV-voorstel beter werkende hardheidsclausule
De ASV heeft voorafgaande aan het overleg met de Minister een voorstel gemaakt waarin de denktankleden uitspreken dat zij met zo’n hardheidsclausule wel vertrouwen zouden hebben in de werking ervan en die wel zouden toepassen als dat nodig is. Dat voorstel heeft de Minister ontvangen.
Samenvatting Voorstel wijzigingen hardheidsclausule

1. In plaats van de weg te bewandelen

waar de CCR degene is die besluit of een hardheidsclausule toegepast kan worden, stelt de ASV voor dat dit mandaat wordt gedelegeerd naar de nationale overheden. Die leggen 1 maal per jaar verantwoording af voor genomen besluiten daaromtrent aan de commissie van deskundigen. Zaken worden binnen de commissie van deskundigen geëvalueerd en afgestemd.

2. Per tonnenmaat zal er een maximaal te investeren bedrag voor het voldoen aan de ROSR eisen vanaf 2020 worden vastgesteld. Voordeel: de schippers (en financiers) weten waar ze aan toe zijn en weten of investeringen gedaan kunnen worden, hun schip bestaansrecht houdt en een toekomst mogelijk is.
3. In geval van een aanvraag hardheidsclausule blijft het voorlopig certificaat geldig tot 3 maanden na de definitieve beslissing van de commissie.

Dit alles betreft ROSR-regelgeving die nog niet in werking is, dus regelgeving toegepast vanaf 2020.

Werkgroep CCR-eisen 2035
De werkgroep die zich gaat buigen over de eisen die vanaf 2035 ingevoerd worden, dient zo snel mogelijk van start te gaan. Daar zijn alle aanwezigen het over eens.

Ministerie schrijft stuk n.a.v. “brief van de Minister van de ASV” t.b.v. internationale bespreking CCR/CESNI-problematiek
In het vorige overleg met de Minister is afgesproken, dat de ASV een schrijven opstelt met daarin de argumenten om omliggende landen te overtuigen van het feit dat er bewogen moet worden wat betreft de uitvoering van de CCR/CESNI eisen. Dat is inmiddels ontvangen door de Minister. Het ministerie gaat dit gebruiken om een stuk te maken waarmee men de collega-landen over de streep wil trekken om iets te doen. Dit voorstel wordt op korte termijn aan de ASV voorgelegd.

Evaluatie CCR eisen
De ASV heeft nogmaals benadrukt dat er wat haar betreft een evaluatie door de CCR/CESNI zou moeten komen aangaande de gevolgen van de regelgeving, zoals die er nu ligt voor bepaalde segmenten van de vloot. Dat is wat wij uit het schrijven “schepen van de toekomst” konden opmaken, waar men over een 5-jaarlijkse evaluatie sprak.

De ASV heeft de mening dat als bepaalde segmenten van de vloot onevenredig hard getroffen worden, deze schepen gevrijwaard zouden moeten worden van die regels en men terug zou moeten naar het aloude systeem: schepen aanpassen aan nieuwbouweisen bij ombouw, vervanging of nieuwbouw. Ook bij dat systeem blijven schepen up-tot date, maar dan wel op een manier dat het voor schippers mogelijk is hun schip te behouden.

ASV wil spreken met CCR/CESNI De ASV vraagt om een gesprek hierover met de CCR/CESNI, omdat -volgens de ASV- er niet of nauwelijks met particuliere schippers gesproken wordt. Volgens het ministerie is dat niet mogelijk, omdat de ASV geen internationale organisatie is. Volgens de ASV is de ESO(/EBU) al lang niet meer de spreekbuis van de schippers.

Vragen om heropstart deelorgaan
De ASV heeft nog gerefereerd aan het feit dat er in het verleden een “deelorgaan binnenvaart” bestond, waar alle geledingen samenkwamen en overstijgende zaken aan de orde kwamen. De ASV heeft die overleggen als bijzonder zinvol ervaren en vraagt of het mogelijk zou zijn iets dergelijks her in te voeren.

Nota bene
Heeft de ASV aan de Minister laten weten, dat er wellicht ruimte is voor de Minister om te handelen wat dit onderwerp betreft. Welke mogelijkheden heeft de Minister in het kader van de omgekeerde modal shift?

De EU-richtlijn stelt daarover (als bevoegdheid van de Commissie, en in het verlengde daarvan: de minister) in art 31: Indien zulks naar behoren gerechtvaardigd is op grond van een passende analyse en bij ontstentenis van relevante en actuele internationale normen ter waarborging van de veiligheid van de scheepvaart of indien wijzigingen in het besluitvormingsproces van het Cesni de belangen van de Unie zouden schaden is de Commissie in afwijking van lid 1 bevoegd om overeenkomstig artikel 32 gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage II vast te stellen teneinde in passende technische voorschriften te voorzien.

De lezing van een van onze denktankleden daarover: “Indien wijziging van de technische eisen door het aflopen van overgangstermijnen de belangen van de Unie zouden schaden (omgekeerde modal shift) kan de Commissie in passende technische voorschriften voorzien”.

Het ministerie moet dit dan bij de Commissie aankaarten.

Samenvatting Voorstel wijzigingen hardheidsclausule

1. In plaats van de weg te bewandelen waar de CCR degene is die besluit of een hardheidsclausule toegepast kan worden, stelt de ASV voor dat dit mandaat wordt gedelegeerd naar de nationale overheden. Die leggen 1 maal per jaar verantwoording af voor genomen besluiten daaromtrent aan de commissie van deskundigen. Zaken worden binnen de commissie van deskundigen geëvalueerd en afgestemd.
2. Per tonnenmaat (zie schema) zal er een maximaal te investeren bedrag voor het voldoen aan de ROSR eisen vanaf 2020 worden vastgesteld. Voordeel: de schippers (en financiers) weten waar ze aan toe zijn en weten of investeringen gedaan kunnen worden, hun schip bestaansrecht houdt en een toekomst mogelijk is.
3. In geval van een aanvraag hardheidsclausule blijft het voorlopig certificaat geldig tot 3 maanden na de definitieve beslissing van de commissie.

Dit alles betreft ROSR regelgeving die nog niet in werking is, dus regelgeving toegepast vanaf 2020.

Nota bene:

Naast al deze zaken (139 regels die met terugwerkende kracht op bestaande schepen werden opgelegd) komt er nog heel wat op de binnenvaartsector af. We worden nog steeds overstroomd met voorstellen voor eisen en uitbreiding van eisen.

Dan hebben we het bijvoorbeeld over de eisen aan nieuwe motoren die een enorm probleem gaan worden.

Maar we zien ook nieuwe voorstellen waarvan we ons afvragen: waar gaat dat heen?
Zo noemen we bijvoorbeeld een voorstel om de maximale toegestane decibellen te reduceren met 5DB, daar waar de schepen nu al niet aan de eisen kunnen voldoen.
Of bijvoorbeeld een voorstel om de deuren naar binnen toe open te laten gaan in plaats van naar buiten.

Deze constante stromen voorstellen tot nog meer aanpassingen/investeringen en dergelijke helpen ook niet echt om rust te creëren in de binnenvaartsector.

Voorstel hardheidsclausule

Voorstel hardheidsclausule in werking gaande per 1-1-2020

Onderstaand voorstel heeft de ASV ingebracht bij het gesprek met de Minister:

Het is wenselijk om in de richting van individuele ondernemers duidelijkheid te geven omtrent de toepassing van de hardheidsclausule bij de afloop van de overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). In zowel het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) art. 24.04, als ook in de Europese RICHTLIJN (EU) 2016/ 1629, art. 26, uitwerkend op EsTrin, met of zonder Zone R, is een bepaling opgenomen die bekend is als de hardheidsclausule. Deze kan worden aangevraagd als toepassing van de technische regelgeving, na het verstrijken van een overgangstermijn, zou stuiten op onuitvoerbaarheid van gestelde voorschriften of onevenredig hoge kosten. Richtlijn (EU) 2016/ 1629. Dit document is in overleg tussen het Nederlandse bedrijfsleven en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tot stand gekomen en heeft het doel die duidelijkheid te scheppen.

Dit document heeft betrekking op binnenschepen (doelgroepschepen), waarop de overgangsbepalingen van het ROSR en de RICHTLIJN (EU) 2016/ 1629 van toepassing zijn en die problemen ondervinden, of verwachten te ondervinden, bij het moeten voldoen aan één of meer bepalingen waarvan de overgangstermijn afloopt.

Uitgangspunt voor alle partijen blijft een inspanningsverplichting voor een individuele ondernemer om zijn schip zo goed mogelijk aan de eisen van het ROSR en de RICHTLIJN (EU) 2016/ 1629 te laten voldoen. Schepen die bij toepassing van de hardheidsclausule uitstel of een langere dan wettelijke overgangstermijn verkrijgen voor bepaalde onderdelen van het schip, dienen bij vervanging of ombouw van die onderdelen aan de nieuwe eisen te voldoen (zoals dat geregeld is in zowel het ROSR als de RICHTLIJN (EU) 2016/ 1629).

Omdat er sprake is van een omgekeerde modal shift (vervoer over water verdwijnt naar vervoer over de weg), mede veroorzaakt door een grote afname aan schepen in de kleinere tonnenmaat, kunnen we inmiddels spreken van een crisis in de binnenvaartvloot. De gevolgen daarvan ervaren de verladers inmiddels aan den lijve. Ook gezien de klimaatverandering waarbij in steeds grotere mate de kleinere schepen (tot 1.500 ton) noodzakelijk zijn, waarbij reguliere nieuwbouw in het segment schepen tot 1.500 ton niet plaatsvindt, is het noodzakelijk stappen te zetten om de waardevolle diversiteit van de binnenvaartvloot te behouden. In de nabije toekomst zal ongeveer de complete internationaal varende binnenvaartvloot van schepen tot 1.500 ton verdwenen zijn, als er geen maatregelen worden genomen (rapport Panteia). Dat is alleen al voor Nederland 2.600 binnenvaartschepen waarvan het vervoer verplaatst wordt van het water naar de weg.

Wetende dat al aangetoond is dat (uiteindelijk) deze schepen niet aan de ROSR-eisen zullen kunnen voldoen (op technisch gebied c.q. qua financiële haalbaarheid), zal getracht worden een bijzondere toepassing van de hardheidsclausule te realiseren in de CCR/CESNI. Er wordt gekozen voor de weg van de hardheidsclausule, omdat een wijziging van de regelgeving eenvoudigweg te lang duurt. Met een eenvoudig criterium als een minimale noodzakelijke investering in diverse categorieën tonnenmaten kan op korte termijn uitstel bereikt worden. Na het verlenen van de ontheffing kan dit verwerkt worden in het certificaat van onderzoek van het schip.

In de onderstaande punten wordt uitgeschreven wat als uitgangspunt gehanteerd zal worden bij de inzet van het Nederlandse bedrijfsleven en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in de CCR en de EU.

1. Algemeen uitgangspunt reguliere toepassing hardheidsclausule
Indien de hardheidsclausule wordt toegepast, is deze van toepassing gedurende de verdere levensduur van het schip, tenzij de betreffende delen van het schip worden vervangen of omgebouwd. Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dit niet beschouwd als vervanging (dit is de huidige wettekst).

2. Bijzondere toepassing hardheidsclausule vanwege de crisis in de binnenvaartvloot
Indien de cumulatieve investeringen, die als gevolg van de afloop van de overgangsbepalingen in 2020 in doelgroepschepen moeten worden gedaan, een bedrag van overschrijden zoals is vastgesteld* van

Vastgesteld maximum bedrag te bepalen bij tonnage

0-400	ton
401-650	ton
651-900	ton
901-1150	ton
1151-1400	ton
1401-1650	ton
1651-1900	ton
1901-2150	ton
2151-2400	ton
2651-2900	ton
2901-3150	ton
3401-3650	ton
3901-4150	ton
boven de 4150	ton

kan een bijzondere aanspraak gemaakt worden op de hardheidsclausule. Deze bijzondere aanspraak bestaat erin, dat bij verlenging van het certificaat van onderzoek wat betreft regelgeving ingaande vanaf 2020 niet aan de bepalingen, waarvan de overgangsbepaling is afgelopen, behoeft te worden voldaan. Het certificaat van onderzoek zal worden afgegeven voor de reguliere geldigheidsduur en op het certificaat zal worden aangetekend van welke overgangsbepalingen het schip voor de rest van de levensduur gebruik blijft maken.
Bij de vaststelling van de hoogte van de benodigde investering zal worden uitgegaan van aangetoonde offertes/facturen.

3. vereenvoudiging toepassing hardheidsclausule vanwege de slechte hanteerbaarheid
Op dit moment doen er nauwelijks schippers een beroep op de hardheidsclausule. De indruk is dat deze clausule een enorm lange weg is met een ongewisse uitkomst, waarbij het voor schippers onduidelijk is wat er precies gevraagd wordt (wat men minimaal moet aanpassen. Daarnaast wordt momenteel geen rekening gehouden met de stapeling van kosten). Het resultaat is dat de meeste schippers eerder kiezen voor de sloop van hun schip dan voor het hanteren van de hardheidsclausule.
Voor alle schepen, ongeacht de tonnage of inkomsten, zou er een hardheidsclausule moeten zijn, die meer werkbaar lijkt dan datgene wat op dit moment voor handen is.

Voorgesteld wordt:

Procedure HARDHEIDSCLAUSULE

De binnenvaartwet, -besluit en –regeling zijn opgesteld om voor alle certificaatplichtige binnenvaartschepen een gelijk level-playing-field te maken. Daarbij zijn voorschriften opgesteld om schip, bemanning en milieu te beschermen.
De economische gevolgen voor bestaande schepen zijn in overleg met bedrijfsleven in overgangsbepalingen vastgelegd.

In zowel het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) als ook in de Europese richtlijn (EU) 2016/ 1629 is een bepaling opgenomen, die bekend is als de hardheidsclausule.
Ook voor schepen die volgens de Europese richtlijn gecertificeerd zijn en niet op de zone R (internationale Rijn) varen, is dezelfde bepaling opgenomen.

Indien de toepassing van de in dit hoofdstuk genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich meebrengt, kunnen de diverse nationale overheden (in Nederland vertegenwoordigd door ILT) op grond van aanbevelingen afwijkingen van deze voorschriften toestaan.
Eénmaal per jaar zullen voorkomende gevallen geëvalueerd worden binnen de commissie van deskundigen. Deze afwijkingen moeten in het binnenvaartcertificaat worden aangetekend.

Daarbij zijn onuitvoerbaarheid van gestelde voorschriften of onevenredig hoge kosten als reden aan te voeren om gebruik te maken van de hardheidsclausule.

De nationale overheid (in dit geval ILT) kan aanvullende eisen stellen om het beoogde voorschrift zoveel mogelijk te realiseren. De aanvullende eisen kunnen zowel een technische aanvulling zijn als ook een operationele aanpassing van de bedrijfsvoering van het schip betreffen.

In geval van een aanvraag hardheidsclausule blijft het voorlopig certificaat geldig tot 3 maanden na de definitieve beslissing van de commissie.

Hoe te handelen

Door de scheepseigenaar	Door IVW – TE Binnenvaart
De eigenaar van het vaartuig, of zijn vertegenwoordiger, dient bij de IVW het schriftelijke verzoek in om gebruik te maken van art 24.04, vierde lid.	IVW houdt registratie bij van de ingediende aanvragen.
De eigenaar maakt een aanbeveling op grond van art. 2.19 waarin is aangegeven waarom van welk voorschrift wordt afgeweken.	
De benodigde scheepsgegevens zijn: - scheepsnaam - unieke Europese scheepsidentificatienummer - afwijking(en) van reglement aangeven en per afwijking onderbouwen waarom van art. 24.04 gebruik gemaakt wordt	- - Mogelijk dat IVW in de aanbeveling aanvullende technische voorwaarden of exploitatie voorwaarden stelt aan het vaartuig.
De eigenaar past zijn vaartuig en de aanbeveling aan naar de gemaakte opmerkingen en dient opnieuw zijn gewijzigde aanbeveling in. of De eigenaar trekt zijn verzoek in.	- Na instemming van IVW zal het schip een certificaat van onderzoek ontvangen waarbij op het definitieve scheepscertificaat bij punt 52 een aantekening komt welke afwijking van het reglement is toegestaan.
	IVW legt internationaal verantwoording af voor haar besluitvorming Internationale acceptatie

Voortbestaan diversiteit van de vloot

Op 4 juli ontving de ASV onderstaande uitnodiging:

De afgelopen tijd is in het politieke debat veel aandacht geweest voor de hardheidsclausule ex artikel 2.20, tweede lid, onderdeel b van het ROSR.

Eén van de punten die vanuit de branche wordt aangehaald, is dat de huidige procedure t.a.v. de hardheidsclausule niet effectief zou zijn.

Het ministerie wil zich graag inzetten voor een procedure voor de hardheidsclausule die begrijpelijk en eenvoudig toepasbaar is. Omdat er tot op heden in de praktijk niet of nauwelijks gebruik is gemaakt van de hardheidsclausule, zou zij graag gezamenlijk met de branche kijken op welke wijze de hardheidsclausule kan worden toegepast. Daarvoor wil het ministerie een werkgroep oprichten bestaande uit vertegenwoordigers van IenW, ILT, NBKB en de binnenvaart brancheorganisaties. In deze werkgroep kan gezamenlijk een concrete casus worden uitgewerkt voor een schip dat (na afloop van overgangsbepalingen) niet aan de technische regelgeving kan voldoen en waarvoor een hardheidsclausule kan worden aangevraagd. Aan de hand daarvan kan worden bezien waar de knelpunten liggen en welke aanpassingen in de huidige procedure noodzakelijk zijn om tot een voor de branche werkbare procedure te komen. De Nederlandse delegatie zal hiervoor vervolgens op internationaal niveau aandacht vragen.

Graag zou ik u uitnodigen voor een eerste bijeenkomst van deze werkgroep.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Reactie ASV:
De ASV heeft aangegeven niet per se hier niet aan mee te willen werken, maar wel dat de tijdspanne tot aan 2020 veel te kort is om dit zorgvuldig te kunnen doen. De ASV vindt dat het klaarblijkelijk zo is dat men (de schippers) geen vertrouwen heeft in de werking van de hardheidsclausule, zodat men nog liever een schip uit de vaart neem dan dat men poogt er gebruik van te maken. Daar kun je over discussiëren, maar de ervaring wijst dat uit. Aan dat signaal kun je o.i. niet voorbijgaan.

De kansen die er zijn geweest (Wijgula), zijn niet gebruikt; opeens voldeed men wel aan de geluidseisen en waren de hardheidsclausules (die al jarenlang in de la van ILT lagen) plotseling niet meer nodig. De ASV vindt dan ook dat als we echt op korte termijn de eigenaars van de schepen vertrouwen in de toekomst willen geven, de hardheidsclausule zelf zo aangepast moet worden dat de schippers daar wel vertrouwen in hebben.

Nogmaals, de ASV zegt hier geen NEE tegen, maar wel tegen het idee dat dit voldoende zou zijn om de binnenvaart (op korte termijn) het vertrouwen in de toekomst terug te geven.

De ASV wil dus de huidige hardheidsclausule tegen het licht houden en met een aangepast voorstel komen.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma, Woordvoerder ASV

Nautisch-Technisch

Ligplaatsbeleid

De ASV ontvangt steeds meer klachten over het ligplaatsbeleid in Nederland. Omdat Rijkswaterstaat op veel plekken wat dat betreft het beleid bepaalt, hebben schippers vaak met Rijkswaterstaat te maken. Maar inmiddels zien we ook provincies en gemeentes een vergelijkbaar (anti) ligplaatsbeleid instellen.

De vraag aan u is: herkent u dit probleem ook of heeft u nooit problemen met ligplaats nemen voor langere tijd?

Roel Boermann heeft onderstaande opgestuurd en dat is op ASV facebook geplaatst. Daar kwamen ontzettend veel reacties op van schippers, die het probleem herkennen en echt niet meer weten waar ze met hun schip moeten blijven, als dat nodig is.

Het verhaal van Roel: “ligplaats nemen voor een week vakantie”

Ik heb vorige week maar eens geprobeerd om een ligplaats voor een week vakantie te krijgen in Groningen/Friesland.

Alles is hier Rijkswaterstaat, gebeld met Lemmer en de medewerker daar zei mij “3 keer 24 uur meneer”. Bij Gaarkeuken hetzelfde verhaal. Ik heb nog gezegd dat bij overleg met Rijkswaterstaat en de brancheorganisatie er altijd wordt gezegd, dat er voor speciale gelegenheden altijd wat te regelen valt. Dan maar het 08008002 nummer gebeld en ik kreeg uiteindelijk 2 telefoonnummers van mensen die er over gaan. Beiden bleken op vakantie, maar van de laatste kreeg ik een e-mailadres van vergunningen en daar moest ik het aanvragen. Daarop kreeg ik een mail terug met de bekende mededeling 3 keer 24 uur. Gelukkig stond er een telefoonnummer onder van deze dame, dus maar weer gebeld. De dame zei dat ze heeft gekeken naar de regels en dat 3 keer 24 uur de regels zijn. Weer mijn verhaal gedaan, maar al snel kreeg ik het idee dat de dame geen idee had wat een binnenvaartschip is. Dus dat heb ik maar eens gevraagd en inderdaad, ze had geen idee. Maar ze ging iemand bellen, die mij terug zou gaan bellen.

Een dag later werd ik gebeld door een meneer en die had formatie ingewonnen bij de nautisch adviseur. Ik krijg een vergunning voor 1 week om bij de brug van Schuilenburg te gaan liggen. De man vond het vreemd, dat hiervoor geen richtlijnen zijn en wilde daar na de vakantie toch eens verder naar kijken.

Ik heb gezegd dat er eigenlijk minimaal iets van een aanvraagformulier moet komen voor de schipper, zodat voor beide partijen duidelijk is waar iemand ligt, mag liggen en voor hoelang. Dit zouden we in overleg met Rijkswaterstaat in de toekomst eens na kunnen vragen of voorstellen. Wel staat er in mijn e-mail ter bevestiging, dat het mogelijk is, maar dat er wel een behandeltermijn van 8 weken is. Dat is natuurlijk veel te lang. Ik weet wel wanneer ik met vakantie ga, maar vaak weet ik niet waar ik tegen die tijd ben.

Ik hoop dat hier in de toekomst een betere regeling voor komt. Dat zou mooi zijn.

Roel

Een van de reacties:

- *Ook in een betaalde haven mag je niet onbeperkt liggen. Amsterdam/Zaandam is daar een voorbeeld van, maar ook in kleinere binnenhavens zijn vaak in de gemeentelijke verordeningen beperkingen opgenomen.*

Op facebook werden suggesties gedaan en reacties gegeven. We zullen het in de najaarsvergadering bij de leden aan de orde stellen.

De Maas als probleemrivier

De Maas is zo langzamerhand een probleemrivier aan het worden.

Wij hebben begin vorig jaar ongeveer 8 weken tussen Nijmegen en Roermond gevaren. Het nivelleren van sluis Belfeld en in mindere mate het nivelleren van sluis Sambeek duurt beduidend langer dan zo’n 20 jaar geleden.

Het wordt ook met borden aangegeven, maar de borden beginnen al te roesten en er is nog helemaal niets ondernomen om de situatie te verbeteren. Omdat er schippers zijn die niet meer zo vriendelijk reageren op deze langdurige vertragingen, heb ik op dringend verzoek van een dienstdoende sluismeester melding aan Rijkswaterstaat gedaan, zodat er niet gesuggereerd kan worden, dat er niets aan de hand is. Degene die de telefoon beantwoordde zei alleen dat het probleem bekend is. Via onofficiële weg hoor ik dat er juridisch getouwtrek is over wie er verantwoordelijk is voor het (niet naar behoren) werken van de schuiven. We weten allemaal dat dit soort juridisch gedoe veel geduld vraagt, maar ik vind het onacceptabel dat Rijkswaterstaat dit zo laat voortduren. Vanaf mei 2018 varen wij tussen Rotterdam en Oss; passeren meerdere malen per week sluis Lith, sluis St. Andries en sluis/brug Macharen. Deze kunstwerken worden centraal bediend vanuit Lith. Wat wel eens asociaal overkomt, is dat de dienstdoende sluismeester geen antwoord geeft. Dit komt dan doordat de dienstdoende sluismeester geen andere marifoon kan/mag bedienen, als die waar hij of zij achter zit. Met andere woorden als de sluismeester bezig is met sluis Lith of sluis St. Andries kun je roepen tot je een ons weegt bij Macharen en krijg je achteraf een geïrriteerde persoon aan de marifoon, die zegt; ik hoor u wel maar ik kan/mag vanaf deze plaats niet antwoorden. Deze kwestie heb ik ook gemeld (ook mede op verzoek van het bedienend personeel) met de vraag voor een tweede marifoon, zodat de dienstdoende sluismeester kan antwoorden: Een moment alstublieft, ik

ben bezig met een ander object. De schipper weet dan dat zijn oproep ontvangen is. De vraag voor een extra marifoon schijnt al 3 jaar in behandeling te zijn.

Sinds 25 juli 2019 is de grote sluis van Lith buiten gebruik. Wij kregen dit bericht op het moment dat wij geladen met 3 hoog opgestapelde containers weer richting Rotterdam gingen. Voor de zekerheid lieten wij weten dat wij in verband met onze hoogte de voorkeur hadden voor de grote sluis. Als antwoord kregen wij dat de grote sluis buiten gebruik was. Wij vonden dat ze dat op de heenweg dan wel even hadden mogen zeggen of de terminal in Oss hadden mogen verwittigen en vroegen hoe lang de stremming zou duren. Als antwoord kregen wij dat dit een onverwachtse stremming was en dat die waarschijnlijk weeeeken zou duren. Wij konden de beunen volpompen en alsnog onder de sluisdeur door. Deze week werd er over nog 6 weken gesproken.

Nu alleen de kleine sluis in bedrijf is, houdt dit wel in dat de doorvaarthoogte beperkt is tot 7,10 m. Voor de drie-laags-containervaart is dit echt een probleem. Rondvaren via Nijmegen/Grave kost ongeveer 6 uur extra vaartijd. Voor schepen langer dan 110 m is dit sowieso de enige optie. Koppelverbanden moeten ontkoppelen en zijn daardoor 2x de schuttijd kwijt. En dan is het ook nog hoogseizoen met veel jachten. Dat er nu wachttijden ontstaan, spreekt voor zich. Ook hier geldt weer dat het te wijten is aan achterstallig onderhoud. Het bedienend personeel heeft dit zeker bij hun werkgever gemeld, maar Rijkswaterstaat doet niets. Het is onbegrijpelijk dat een sluis van 2002 al zoveel achterstallig onderhoud heeft dat er een stremming van ca. 6 weken nodig is om het te herstellen. En dat er nu enkel gewerkt kan worden met een sluis van 1936! Nadat wij overgeplaatst werden van Roermond naar Oss ging een collega, waarmee wij eerder al eens een tour hadden onderhouden, Roermond/Rotterdam doen. Deze moest regelmatig met 3 lagen containers over de Maas. Zijn commentaar was dat de Maas toch wel erg smal leek. Blijkt dat door het ontstenen de oevers afkalven. Om te voorkomen dat schepen aan de grond lopen, worden de tonnen steeds meer naar het midden van het vaarwater gelegd en wordt de vaargeul steeds smaller. Dit in plaats van de moeite te nemen om de oorspronkelijke vaargeul op diepte te houden.

Bediening op afstand is ook iets waar menig vaarweggebruiker zijn vraagtekens bij zet.

Jachten die boven in de sluiskolk blijven hangen en pas opgemerkt worden als de situatie al penibel is. Sluiskolken die als leeg bestempeld worden, maar bij het naderen van de open sluis, blijkt er toch een klein bootje uit te komen. Drijfhout wat tussen de deuren komt en niet gezien wordt. Het vervolgens kraken van het drijfhout dat niet gehoord wordt en de deuren maar doorgeduwd worden. Het zijn kleine voorbeelden die aangeven dat bediening op afstand niet zaligmakend is. Ik zeg niet dat het niet kan, maar sluiscomplexen zoals Born, Maasbracht en Heel worden er zeker niet veiliger op.

Helaas denk ik dat de bovengenoemde onderwerpen slechts een kleine greep van de problemen zijn, die zich op dit moment op Maas afspelen.

Leonard

Aanvulling van Gerberdien le Sage:

Wat betreft sluis Lith daar hebben wij ook een klacht over ingediend over asociale behandeling bij niet beantwoorden.

Ik weet dat bij Born iemand is overleden die met zijn nachtje op de remming lag. Er was een binnenschipper die hulp verleende maar de ambulance tig keer over de sluis zag rijden, omdat hij niet wist waar hij moest zijn. De bediening zit in Maasbracht en er was dus niemand die aanwijzingen kon geven. De hulp kwam helaas te laat.

Bij een brandmelding dit jaar in het bedieningskantoor van Maasbracht lagen alle sluizen vanaf Belfeld tot Born eruit.

In Maasbracht was er wat aan de hand, maar Belfeld, Heel, Roermond, Linne en Born werden ook niet bediend!!!

Ongevallenonderzoek

Ongevallenonderzoek, achtergronden

De IVR heeft in het kader van zijn congres in Praag (Tsjechische Republiek) een workshop georganiseerd over “ongevallen in de binnenvaart” met mw. Peigny-Couderc als moderator. Het secretariaat van de CCR heeft hieraan deelgenomen.

De verschillende presentaties die op het congres werden gegeven, kunnen worden gedownload van de webpage van het congres: https://www.ivr-eu.com/expertises/platform-en-events/congres/congres-praag-2019/

Het secretariaat wil de aandacht van de leden van het comité vestigen op de presentatie van dhr. Ronald Koops (Senior Hull Underwriter van de RSA en voorzitter van de Schadepreventiecommissie van de IVR) en met name op de kwantitatieve evaluatie van de drie grootste verzekeraars van de ernstigste ongevallen waar zij als verzekeraar in 2015, 2016 en 2017 mee te maken kregen (zie slides 8 tot en met 14).

Daarbij kan op het volgende worden gewezen:

- De verzekeraars staan onder druk vanwege het **grotere aantal aanvaringen** (schip-object, maar ook schip-schip);
- Oorzaken: **de afmetingen van de schepen nemen toe** (langer, breder); een groot aantal **schippers is geen eigenaar van het schip** dat zij besturen en als gevolg van dit feit kennen zij het schip minder goed, met name in de passagiersvaart (cruiseschepen); afleiding door mobieltje (en sociale media);
- Op grond van de cijfers kan worden vastgesteld dat de claims steeds vaker worden ingediend door ingehuurde bemanning in plaats van door de scheepseigenaar zelf (zie slide 14);
- Het bedrijfsleven moet de bewustwording bij de bemanning verhogen;
- **Een menselijke fout is de meest voorkomende oorzaak;**
- **Mogelijke oplossingen: opleiding, training,** regelgeving en technische ontwikkelingen.

De presentatie van mw. Kirsten Schreibers (INTERGO) biedt een interessante aanvulling ten aanzien van de “menselijke factor” bij ongevallen in de binnenvaart.

Wat dit betreft kan op de volgende constateringen worden gewezen:

- Een “menselijke fout” is een “categorie” om **het menselijk gedrag achteraf als factor** aan te kunnen wijzen;
- De oorzaken van “menselijke fouten” moeten meer aandacht krijgen als men stelt dat een menselijke fout gezien moet worden als gedrag dat **voortvloeit uit een complexe, technische, nautische en externe omgeving;**
- De **aanvaringen “schip-brug” moeten op adequate wijze geëvalueerd worden,** voordat men de installatie van extra apparatuur in overweging neemt (in dit kader wordt verwezen naar de methode van de ISO-norm 31 000 met betrekking tot risicomanagement).

De presentatie van Dr. Norbert Kriedel (verantwoordelijke voor de statistieken en de marktobservatie van de CCR) heeft **een overzicht gegeven van de informatie** die beschikbaar is op basis van de ongevallenstatistieken in de Europese Unie. In zijn presentatie wordt **in detail ingegaan op de statistieken van ongevallen die zich hebben voorgedaan op diverse vaarwegen in Duitsland** (Main, Rijn-Main-Donau-kanaal en Donau). Bovendien heeft hij te kennen gegeven dat er gewerkt wordt aan **een gestructureerde benadering in het kader van CESNI** (in de permanente werkgroepen CESNI/PT en CESNI/QP) om **ongevallen in kaart te brengen.**

De leden van het comité wordt verzocht om hier voor de volgende vergadering van het comité (op 10 oktober van dit jaar) op te reageren.

Ongevallenonderzoek: verslag ILT-overleg te Zwijndrecht 17 juli

Het ILT heeft een uitnodiging verstuurd met als onderwerp: “Ongevallen Onderzoek”

Aanwezig waren: ILT Karin v Duinen (dag voorzitter), ILT Dirk Peters (presentatie cijfers), Thom Bijkersma (ILT), Bert Klein (Nautilus), Bert Jansma (TVM), Marnix Bakker (EOC), Maira van Helvoirt (CBRB), Otto Klinkenberg & Paul Markusse (ASV)
Het is een bijeenkomst zonder agenda en kent maar één onderwerp, n.l. het Ongevallen Onderzoek.

ILT registreert reeds enkele jaren alle incidenten op het water bij alle vaartuigen zowel beroepsvaart als passagiersvaart. Deze zijn allemaal geordend en per jaar verwerkt. Deze liet men ons zien op een beeld (al deze cijfers eerder van Sunniva gekregen). De cijfers geven aan dat er een explosieve groei is geweest van ongevallen in het jaar 2018 en ook 2019 laat weer een stijging zien van 20 %.

Schepen worden na een bezoek met een code in het systeem gezet. Wanneer blijkt dat aan alles is voldaan en wordt nageleefd, zal de volgende keuring niet snel gaan plaatsvinden. Bij veel gebreken komt men soms na een maand weer aan boord. Ook kan men melden dat nog wel 20 % van alle Europese vaartuigen nog nooit zijn gecontroleerd.

Het persoonlijk letsel blijft gelijk met voorgaande jaren en weet dat elk ongeval er één te veel is, maar dit zijn geruststellende feiten.

De onderlinge verzekeraars melden dat er per jaar wel tussen de 1600 en 2000 meldingen per verzekering binnenkomen over schade gemaakt of opgelopen. Er is dus bij verzekeraars een zoektocht begonnen om dit aantal schademeldingen omlaag te krijgen. En dan zijn er naar aanleiding van de lage waterstand in 2018 nog wel enkele vlakschades niet gezien en dus nog ook niet gemeld. Ook dit jaar zal de waterstand op de rivier naar alle waarschijnlijkheid laag komen te staan.

Eenieder die aanwezig is, mag zijn of haar mening geven over de ongelukken en daarbij aangeven hoe dit voorkomen kan worden.

Door het grote tekort van personeel wordt er op alle manieren gezocht een schip te bemannen. Er komen zelfs gevallen voor dat er bij enkele buitenlandse instanties bewijzen afgegeven worden aan personen die zeker geen vaartijd en kennis hebben opgedaan, die wij in Nederland hanteren. Men koopt het in de Oost-Europese landen dus en daar wil men graag duidelijkheid over hebben.

Er is een algemeen beeld dat er veel menselijke fouten gemaakt worden, die nu eenmaal grote of kleine consequenties hebben. Daarbij is menselijke onoplettendheid een grote boosdoener. Een modern schip is uitgerust met de meest mogelijke apparatuur, die allemaal bediening vragen, toezicht e.d. Daar is de schipper zo mee bezig, dat er wel eens wat ontgaat. Denk maar aan hoge schepen waarvan de schipper het stuurhuis laat zakken voor een brug, de navigatie verder doet op apparatuur, vergeet het stuurhuis weer omhoog te zetten en het kleine vaartuig niet heeft opgemerkt.

Er moet ook meer bewustwording over het vaartuig komen van de eigenaar. Als er een keuring heeft plaatsgevonden, moet de eigenaar of bemanning tussentijds bepaalde onderdelen controleren en niet alles laten lopen via de aangestelde controleurs van verzekeringmaatschappijen.
Op veel grote schepen, waar het personeel bestaat uit mensen die niet voldoende dezelfde taal spreken, is daardoor geen duidelijke communicatie zowel aan boord met het eigen personeel als met overige vaart en naar de wal.

De reis voorbereiding wordt in veel gevallen niet of minimaal gedaan. In de zeevaart is dit gebruik goed ingeburgerd en werpt toch wel zijn vruchten af, constateert men.
Ook komt het steeds meer voor dat er calamiteit oefeningen worden gehouden aan boord van schepen, m.n. grote rederijen doen dit al. Bij de particuliere schepen met veelal de vaste bemanning is de prioriteit laag en is ook niet zo nodig.

Wij zijn het er wel over eens dat de jeugdige bemanning regels van de laatste jaren eerder naleeft dan de wat ouderen. Een matroos van 18 jaar is opgegroeid met voor het naar buiten gaan eerst het zwemvest aan te doen. De oudere werknemer zit nog veelal in de gewenningfase. Dit is vergelijkbaar toen de autogordel werd ingevoerd.

Ook gaan er stemmen op om te zien of je nog voldoende kennis bezit na enkele jaren in het bezit te zijn van het vaarbewijs of gelijkwaardig document. Is het gewenst om een herhalingscursus of examen af te leggen?

Enkele rederijen die een convenant hadden afgesloten kunnen in veel gevallen geen verlenging krijgen, doordat de regels niet voldoende worden nageleefd.

Ook vraagt men aan verzekeraars wat er door de verzekering wordt gesteld als blijkt dat een persoon veel schade veroorzaakt. Vaak wordt het eigen risico verhoogd en in het ergste geval wordt hij verzocht voor het volgende jaar een andere verzekering te kiezen. Voorbeeld is ook wel dat iemand b.v. veel schroefschade meldt, dit apart te verzekeren. En dan blijkt het soms dat er weinig of geen schade meer is.

Dit was een eerste bijeenkomst. Of er nog meer sessies komen, is onzeker, maar het is iets waar verzekeringen op aansturen.

Aldus naar waarheid opgemaakt:
Otto Klinkenberg
Paul Markusse

Reactie op verslag ongevallenonderzoek

Een reactie op het bovenstaande verslag door een van onze denktankleden:
Ik denk toch dat er veelal fouten worden gemaakt door personeel dat haar vak niet verstaat. Er varen een paar schepen onder Poolse vlag al jaren in de rondte met dezelfde bemanning en elke keer blijf ik mij verbazen. Dit gebeurt overigens ook bij onze Nederlandse collega’s. Sommigen weten echt niet hoe ze een schip aan moeten meren.

Ten eerste zou het kopen van papieren onmogelijk moeten worden.

En ik zou het niet voor willen stellen, omdat er al een enorm te kort is, maar ik denk dat de opleiding anders moet. Veel jonge schippers komen van school en hebben veel te weinig ervaring. Er zijn zat schepen waar ze als stuurman aan boord zitten, maar nooit achter het roer komen. Een stukje vasthouden mag vaak wel in eigen vrije tijd, maar als we een haven uit moeten varen of een sluis in, doet de schipper het liever zelf. Maar deze mensen hebben wel de papieren op den duur. Elke opleiding heeft een verplichte stage en daaraan hangt ook een stageverslag. Een schipper in opleiding zou het laatste jaar de opdracht moeten krijgen om handelingen af te vinken.

Haven uitvaren: check, ankeren: check, kopvoor aanschieten: check, enz. Maar niet alleen een lijst. Er moet ook een verslag gemaakt worden over hoe ze het gedaan hebben, waarom en wat eventuele verbeterpunten zijn. Een soort scriptie. Dit maakt het dat ze wel vaker achter het roer moeten bij een erkend leerbedrijf. Nu gebeurt dat vaak niet. En laten we eerlijk zijn, zo moeilijk is het niet. Ik heb zowel mijn vrouw, als ex vriendin, als twee jonge jongens, als mijn schoonzus en zwager gewoon een sluis in en uit laten varen, terwijl ik voorop stond. Gewoon precies instructies geven over hoe ze welk pookje waar neer moeten zetten. Zolang er dan iemand achter hen staat om in te grijpen als dat moet, loop je geen risico en krijgen ze zelf ook het gevoel van het varen.

Afleidingen als tv enzo geloof ik niet in. Ik ben zelf zelden daardoor afgeleid. Je houdt het zelfs beter vol daardoor, want 14 uur achtereen door die voorruit turen, is slaapverwekkend.

Personeelstekort is ook een groot probleem. Mijn zusje kon echt wel aardig varen op een 80 meter schip. Westerschelde, Eems, Rijn, overal voer ze wel zonder problemen, ook in de nacht op radar. Maar toen ze op een passagierschip ging varen onder de mooie belofte dat de eigenaar zelf aan boord was en die het haar wel ging leren, was dat toch andere koek. De eigenaar was idd een week aan boord en ging toen weg. Maar er kwam een goeie aflosser. Nou die aflosser ging lekker tukken en wist niks van het schip. Toen moest mijn zusje als 20-jarige met 100 passagiers dat ding ballasten en onder lage bruggen door met amper ervaring met zo'n passagiersschip met de stuurhut voorop. O ja, laten we de vervelende hotelmanager niet vergeten die de druk nog wat opvoert. Binnen no-time zat ze in de knoop en in de ziektewet thuis. Eigenaren zouden ook wat meer verantwoordelijkheid moeten nemen.

Ook hoor je verhalen dat met name in de passagiersvaart de termijnen zo strak zijn, dat ze serieus met kopschroeven erbij aan het varen zijn. Dan haal je ook inhaalacties uit waar je normaal even zou wachten, maar door de druk doe je toch dingen die vaak maar net goed gaan. De planners zouden echt die toeren minder strak moeten plannen. Ze moeten per reis gewoon meer dan een dag de tijd hebben. Andere routes aanhouden desnoods, omdat nu vaak tussen de ene excursie en de andere te weinig tijd is om te varen.

Mijn visie op veiligheid.
Met vriendelijke groet,
Ronald Sipsma
VOF Devanci M/S Andamento

Leden aan het woord

Een nieuwe rubriek gepresenteerd “Stel je eens voor”

De ASV nieuwsbrief wordt dikker en dikker en staat vol zaken die alle schippers aangaan. Wat heeft de ASV gedaan de afgelopen periode en wat komt er op de schippers af?

Het is meestal niet bepaald de goednieuws-show en soms lijkt de mens in deze vereniging ondergesneeuwd te raken in al het geweld van regeltjes, bijeenkomsten, vergaderingen, obstakels voor de binnenvaart et cetera.

Waar blijft de mens die toch uitgangspunt is van het bestaan van de ASV? We kennen elkaar niet eens meer, terwijl we toch hetzelfde doel hebben.

Daarom leek het de leden van de ASV denktank een goed idee om via deze nieuwsbrief gaandeweg kennis met elkaar te maken buiten vergaderingen en dergelijke om. Om te weten wie nu al die leden zijn.

Daarom starten we een nieuwe rubriek in de ASV nieuwsbrief, waarin we ons aan elkaar voorstellen.
Het is de bedoeling dat iedere nieuwsbrief een van de leden zichzelf en zijn/haar schip voorstelt aan de lezer, inclusief foto. We hebben daarvoor de volgende vragen bedacht:

1. Wat is je naam en wat is de naam van het schip?
2. Hoe groot is je schip, wat is je vaargebied en wat vervoer je meestal?
3. Waarom ben je gaan varen?
4. Waarom heb je gekozen voor dit schip?
5. Hoe lang heb je het schip al?
6. Wat deed je voor je dit schip had?
7. Waarom heeft het schip de naam die het draagt?
8. Wat vind je leuk aan het varen en wat juist niet?
9. Waarom ben je lid van de ASV?
10. Wat zijn de toekomstplannen?
11. Wat vind je van de veranderende binnenvaart wereld?
12. Wat zou je graag nog kwijt willen aan de lezers van de ASV nieuwsbrief?
13. Aan wie geef je de pen door?

Dee keer Falco Schoenmakers, hij zal daarna het stokje doorgeven aan één van onze leden, die op zijn/haar beurt weer één van onze leden vraagt om hieraan mee te werken.

We zijn benieuwd.

Stel je eens voor .... Falco Schoenmakers

Bedankt voor de nominatie Rikes Wijkstra.

1. Wat is je naam en wat is de naam van het schip?

Mijn naam is Falco Schoenmakers, 48 jaar oud. Getrouwd met Jolanda en we hebben twee zonen.De jongste zoon is beroepsmilitair in opleiding en de oudste is bij ons vast aan boord.We varen op het ms Revisio.

2. Hoe groot is je schip, wat is je vaargebied en wat vervoer je meestal?

Het schip is 110m lang en 11,40m breed en ons vaargebied is ligt tussen ARA en Donaulanden met alles wat niet vloeibaar is, tenzij het in containers zit.

3. Waarom ben je gaan varen?

Ik ben samen met mijn jongere zusje geboren en getogen schipperskind en zodra ik kon praten, wilde ik varen. Ik mocht van mijn ouders niet eerder aan boord komen dan dat ik een opleiding had afgemaakt aan de wal en ben daardoor pas na mijn 19e actief in de binnenvaart gestapt en gebleven.

4. Waarom heb je gekozen voor dit schip?

Omdat ons vorige schip [L105m bij B9,50m] te klein werd voor het vaste werk dat wij al jaren deden en daarbij komt ook dat het personeelsplaatje er beter uitzag dan bij het vorige schip.

5. Hoe lang heb je het schip al?

Sinds januari 2008.

6. Wat deed je voor je dit schip had?

Mijn vrouw en ik zijn begonnen in 1996 met het schip van mijn schoonouders. Mijn schoonvader werd ernstig ziek en zo namen we de “Hoop” over en doopte het “Revisio”, een 85m bij 10,24m 1.472t Bouwjaar 1939 800pk Deutz. In 2001 hebben we de ex “Ludwig” aangeschaft,

een 105m bij 9,50m 1.907t groot met een 1.230pk Deutz.

7. Waarom heeft het schip de naam die het draagt?

Dat komt van de familie van mijn moeders kant. Dat waren Duitsers die vlak voor de oorlog Nederlands genationaliseerd zijn en mijn overgrootvader heeft omstreeks 1913 een Dortmunder laten bouwen met de naam “Revisio”. Later, tot grote verdriet van mijn opa, werd het schip verkocht, getekend op een bierviltje in een kroeg in de Ruhr. Mijn opa had er groot verdriet van en als de man nog geleefd had, toen Jolanda en ik aan ons schip begonnen, dan had die naam er niet op gekomen. Het is een unieke naam met een verhaal erachter.

8. Wat vind je leuk aan het varen en wat juist niet?

Tja dat is een lastige geworden. Het varen is leuk, maar ik kan in tegenstelling tot mijn vrouw ook makkelijk wat anders doen aan de wal. Het ligt ook niet zozeer aan het varen, maar het gezeur eromheen. De controle met name in Nederland, alles online en daarmee het geneuzel met wachtwoorden enzo. En dan de onoverzichtelijke markt met grillige collega’s en bevrachters heeft mij zeer bedenkelijk gemaakt. Het is daarom dat we de keuze hebben gemaakt, dat we in een coöperatie zijn gestapt om een stuk rust te creëren en dat werkt.

9. Waarom ben je lid van de ASV?

De doorslag voor mij was de huisvuildiscussie en die begon inmiddels al tijdje terug. Daardoor heb ik de mensen leren kennen en kunnen zien hoeveel werk verzet wordt voor ons allen naast hun bedrijf en privé leven. Het echte inzet van en door de sector vind je bij deze vereniging.

10. Wat zijn de toekomstplannen?

Moeilijk. We hebben een crisis overleeft en dat heeft financieel en mentaal sporen achter gelaten. Een gelijkwaardig schip 10 jaar jonger kost een miljoen euro meer bij inruil en dat zou belastingtechnisch goed uitpakken, maar we vinden het niet verantwoord gezien de ontwikkelingen in de markt. Het huidige schip is up to date en doet gewoon mee en we kunnen zonder gedoe ook een bak ervoor zetten, mocht het ter sprake komen. Ik denk dat we de generatie zijn die goed op moet passen voor onze oude dag, want van het schip komt het er niet meer uit.

11. Wat vind je van de veranderende binnenvaartwereld?

Ik ben altijd voorstander geweest van nieuwbouw, ook al hebben wij dat zelf nooit gedaan. Door die nieuwbouw gestart sinds de jaren ‘90 is de binnenvaart op de kaart gezet. Een sector zonder vernieuwing is ten dode opgeschreven. Op zich dus positief was het niet dat alles verandert, behalve de onoverzichtelijke markt. Als men rust wilde brengen, zoals wij met andere voorrijders de EUBO gingen opstarten, greep het grootkapitaal in via de overheid en dat heeft mij aan het denken gezet. We moeten investeren in vergroening maar we mogen het niet doorberekenen. Dat is de huidige inzet en dat is zeer negatief. Bovendien met het versnelde Kolenaustieg van Duitsland en de stagnerende wereldeconomie zie ik donkere wolken boven ons komen in onze ongeorganiseerde sector.

12. Wat zou je graag kwijt willen aan de lezers van de ASV nieuwsbrief?

Ik zou graag willen herhalen wat mijn voorganger schreef. Dat het bestuur en de denktank uw hulp en expertise goed kunnen gebruiken.

13. Stel je eens voor……

Ik geef de pen door aan Gerrie van Neijenhoff. Gerrie succes.

Duitsland

Cäcillienbrücke in Oldenburg

Al jaren kampt de scheepvaart met storingen en stremmingen van de bruggen en sluis in Oldenburg. De sluis in Oldenburg kan om bouwkundige redenen met laagwater niet meer schutten en de spoorbrug heeft veel last van storingen, die voortkomen uit achterstallig onderhoud. De Cäcillienbrücke stampt uit het jaar 1927 en kan temperaturen boven de 25 graden niet meer aan, omdat de hefconstructie daar te zwak voor is geworden. Jarenlang kon men met deze temperaturen niets anders dan wachten op een opening tot de brug weer bediend werd vroeg in de morgen of in de avond.

Een echte oplossing is dat men een nieu-

we brug bouwt. Hiervoor zijn inmiddels ook plannen, maar zoals wij weten zit er nogal wat tijd tussen het bedenken van een plan, het uitvoeren ervan en vooral het afronden van de uitvoering. Daarnaast stuiten de plannen voor een nieuwe brug bij een aantal bewoners tegen het verkeerde been. Zij vinden dat de huidige brug in het stadbeeld hoort en eisen dan ook dat de brug gerestaureerd wordt. Het gaat dus nog wel een poosje duren, voordat er een definitieve oplossing is gevonden voor de brug.

Tot die tijd heeft het WSA een tijdelijke oplossing bedacht. Op 8 juli dit jaar is de brug 1,60 meter geheven, dit is ongeveer de helft van een gebruikelijke opening. Dit heeft het WSA gedaan om ook de fietsers tegemoet te komen.

Wanneer de hefbrug geheven is, kunnen fietsers en voetgangers gebruik blijven maken van de brug door middel van het trappenhuis en met de fiets onder de arm de geheven brug te beklimmen. Hoe hoger de brug, des te meer er met de trap gedaan moet worden. Die 1,60 meter hoogte komt voort uit het feit dat - volgens de officiële gegevens - het kustenkanaal 4,50 meter hoog is. Wij als scheepvaart weten dat er in de praktijk eenvoudig met een hoogte van 5 meter gerekend kan worden. Met name voor lege schepen levert deze beslissing problemen op.

Over het algemeen kunnen lege schepen nu alleen nog maar de brug passeren met laag water, maar de sluis die 1 km verder ligt, schut niet wanneer het laag water is. Een hoop oponthoud dus in Oldenburg door achterstallig onderhoud en deze beslissing.

Tevens heeft het WSA de brugpegel aangepast op de huidige situatie. Wanneer u de brug passeert, dient u hier dus rekening mee te houden. De peilschaal geeft de onder doorvaarthoogte weer van de brug in de huidige positie, dus u kunt hier dus niet nog eens 1,60 meter bij op tellen.

Vastmaken bij Castrop-Rauxel

Dit gebeurt er als je stationair draait met het steekeindje op de paal. Deze schipper draaide zeker niet te hard aangezien het schip 85 meter lang is en het kaaitje maar 95 meter.

Politiek

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Algemeene Schippers Vereeniging
T.a.v. Mevr. G. le Sage
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
B.E. van Dijk - Volker
Sr. Beleidsmedewerker

M +31(0)6-11690438
annelies.vandijk@minienw.nl

Kenmerk
IENW/BSK-2019/167585

Bijlage
1

08 AUG 2019

Datum
Betreft reactie omgekeerde modal shift

Geachte mevrouw Le Sage,

Hartelijk dank voor uw brief van 7 mei 2019.

In deze brief uit u, tezamen met Evofenedex en Particuliere Transport Coöperatie (PTC), uw zorgen over een "omgekeerde" modal shift (van water naar weg) die zich binnen de vervoerssector voltrekt.

Ontwikkeling modal shift
Ik stel het op prijs dat u uw zorgen hierover met mij deelt. Ondanks de inspanningen van het Rijk met betrekking tot het ondersteunen van diverse projecten op kleine vaarwegen, gaat het de laatste jaren helaas minder met de ontwikkeling van de modal shift voor de binnenvaart.
[1] Dit blijkt uit de statistieken van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM), welke ik naar aanleiding van uw brief heb gevraagd om de ontwikkeling van de modal shift in het goederenvervoer in de afgelopen jaren in beeld te brengen.

In de bijlage treft u een figuur en tabel aan waarin de ontwikkeling van de modal shift, op basis van de vervoersprestatie (ton-km) van de vervoerwijzen spoor, binnenvaart en weg, op Nederlands grondgebied door Nederlandse en buitenlandse vervoerders, wordt gepresenteerd.

De geobserveerde periode is op te delen in twee perioden met tegengestelde trends. In de periode 2005 – 2012 neemt het aandeel wegvervoer af met 4,9 procentpunten en het aandeel binnenvaart toe met 4,7 procentpunten. Tussen 2012 en 2017 neemt het aandeel wegvervoer toe met 2,5 procentpunten en neemt het aandeel binnenvaart af met 2,4 procentpunten. In de eerste periode is

[1] In de afgelopen jaren heeft het Rijk samen met decentrale overheden geïnvesteerd in diverse projecten op kleine vaarwegen op initiatief van de regio/het bedrijfsleven. In januari van dit jaar heb ik bijvoorbeeld de bochtafsnijding in de Delftse Schie geopend op uitnodiging van de verantwoordelijk Gedeputeerde van de Provincie Zuid-Holland. Deze bochtafsnijding maakt de vaarweg tussen Rotterdam, Delft en Den Haag veiliger en beter toegankelijk voor de beroepsvaart. Eerder investeerde de Provincie Zuid-Holland samen met het Rijk in projecten aan de Gouwe, eveneens een kleine vaarweg. Daarnaast heeft het Rijk de afgelopen jaren diverse andere projecten op kleine vaarwegen ondersteund vanuit de Quick Wins regeling.

dus sprake van een shift van weg naar binnenvaart en in de tweede periode van een "omgekeerde" kleinere shift van binnenvaart naar weg. De gegevens voor het jaar 2018 zijn recentelijk beschikbaar gekomen, maar nog niet gepubliceerd, Van het KiM vernam ik echter dat de cijfers voor 2018 ook het beeld van een "omgekeerde" modal shift laten zien.

Goederenvervoeragenda
Het Rijk wil al jaren dat er meer goederen over het water worden vervoerd. Ook ik zal mij blijven inzetten voor een modal shift van weg naar water. Een verdere inzet op een modal shift van weg naar water stimuleer ik in de Goederenvervoeragenda middels een samenhangende en corridorsgerichte aanpak.[2] Deze bestaat op dit moment uit een verkenning hoe de bestaande capaciteit op alle netwerken zo goed mogelijk kan worden benut. Ik kijk daarbij onder andere naar de mogelijke potentie van een modal shift van weg naar binnenvaart. Het programma dat is ontwikkeld om kansen voor een modal shift te verzilverenwerkt daarbij hands-on aan praktische oplossingen, bijvoorbeeld het wegnemen van knelpunten op het terrein van wet- en regelgeving, infrastructurele voorzieningen en advisering van ondernemers over de keuze van de transportmodaliteit of een mix van modaliteiten. Bij de vormgeving en uitvoering van dit programma wordt nauw samengewerkt met het bedrijfsleven via de Logistieke Alliantie, de Topsector Logistiek en andere overheden.

Oorzaken verdwijnen kleine schepen
Als voornaamste oorzaak van de "omgekeerde" modal shift noemt u de technische eisen aan binnenvaartschepen die berusten op internationale regelgeving van de Europese Unie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. U stelt dat kleine schepen (tot 1500 ton) hieraan niet zouden kunnen voldoen en als gevolg daarvan uit de markt verdwijnen.

Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat het verdwijnen van kleine schepen verschillende oorzaken kent. Ook vergrijzing, schaalvergroting, opwaardering van vaarwegen en veranderende wensen in de markt spelen hierin een rol.[3]

De oorzaken van de hierboven geschetste ontwikkeling omtrent de modal shift zijn niet onderzocht. Of er specifiek in het segment van het kleine schip een modal shift gaande is, vergt nader onderzoek. Het KiM is recentelijk met dit onderzoek gestart en zodra de resultaten hiervan beschikbaar zijn, zal ik u hierover informeren.

Daarnaast ga ik in de aankomende tijd (verder) gevolg geven aan de afspraken die ik recentelijk tijdens persoonlijke gesprekken met u heb gemaakt naar aanleiding van uw zorgen over de (internationale) technische eisen aan binnenvaartschepen waaraan kleine schepen in uw optiek niet zouden kunnen voldoen.

In de eerste plaats zal ik de door u geuite zorgen over de toekomst van het kleine binnenvaartschip aankaarten bij mijn collega's in het buitenland aan de hand van

---

[2] Kamerstukken II, brief regering d.d. 20 juli 2019 en https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2019/07/10/definitieve-goederenvervoeragenda.
[3] Buck Consultants International, *Een goede toekomst voor het kleine schip, Visie en actieplan,* Rotterdam 19 november 2008 en KplusV Organisatie Advies, *Onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart*, Arnhem 4 augustus 2011.

Kenmerk
IENW/BSK-2019/167585

een position paper. Ten tweede zal er op korte termijn een bijeenkomst plaatsvinden om gezamenlijk met de branche de onderbouwing van een concrete casus voor de aanvraag van een hardheidsclausule uit te werken voor een schip dat (na afloop van overgangsbepalingen) alleen tegen onevenredig hoge kosten aan de technische regelgeving kan voldoen of waarvoor het voldoen technisch moeilijk haalbaar is. Aan de hand daarvan kan worden bezien waar de knelpunten in de procedure liggen en welke aanpassingen noodzakelijk zijn om tot een voor de branche werkbare procedure te komen. Ik zal hiervoor vervolgens op internationaal niveau aandacht vragen. Ten slotte zal er een impactanalyse worden uitgevoerd ten aanzien van de technische eisen waarvan de overgangstermijn in 2035 afloopt.

Ik vertrouw u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd. Een kopie van deze brief zond ik aan Evofenedex en PTC.

Hoogachtend,

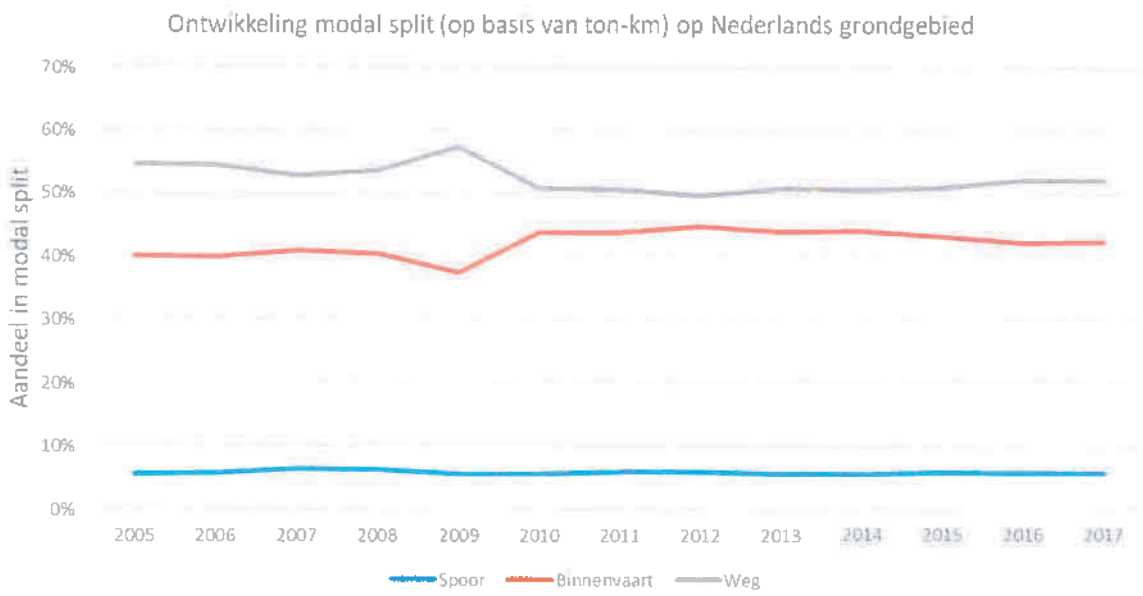
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Treffers Haarlem

Bijlage 1

Kenmerk
IENW/BSK-2019/167585



Figuur 1: Ontwikkeling modal split (ton-km) op Nederlands grondgebied. Bron: KiM (2018).

Tabel 1: Ontwikkeling modal split (ton-km) op Nederlands grondgebied

Jaar	Spoor	Binnenvaart	Weg
2005	5,5%	40,0%	54,5%
2006	5,7%	39,8%	54,5%
2007	6,3%	40,8%	52,8%
2008	6,1%	40,4%	53,5%
2009	5,5%	37,2%	57,3%
2010	5,6%	43,7%	50,7%
2011	5,9%	43,6%	50,5%
2012	5,8%	44,7%	49,6%
2013	5,5%	43,8%	50,7%
2014	5,5%	43,9%	50,6%
2015	5,8%	43,2%	50,9%
2016	5,7%	42,2%	52,1%
2017	5,6%	42,3%	52,1%

Bron: KiM (2018).

Figuur 1 is de visualisatie van tabel 1. De percentages in tabel 1 zijn afgeleid uit goederenvervoerdata van het CBS welke ook worden gebruikt in de jaarlijkse mobiliteitsbeelden van het KiM (zie voor de meest recente: KiM (2018).

Ontgassen

Achtergronden ontgassen

De ASV heeft onderstaande informatie naar de diverse politieke partijen gestuurd

Gezien de commotie over de “gifboten” wil ik u hierbij wat achtergrondinformatie toesturen, betreffende afspraken die gemaakt zijn tussen de verschillende landen: het CDNI akkoord.
CDNI en het Verdrag met betrekking tot de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) “ontgassen”.

Het CDNI in het kort (www.cdni-iwt.org): het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart (CDNI) van 9 september 1996 is op 1 november 2009 van kracht geworden. Er zijn zes Verdragsstaten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland). Het doel van het Verdrag ligt in de bescherming van het milieu en met name van het oppervlaktewater. Het CDNI bevat naast bepalingen om het ontstaan van afval zoveel mogelijk te vermijden, ook regelingen waardoor met behulp van een specifiek net van ontvangstinrichtingen langs de waterwegen de afvalverwijdering georganiseerd wordt. Het CDNI regelt de financiering van deze initiatieven op internationaal vlak, waarbij uitgegaan wordt van het principe van “de vervuiler betaalt” en een controle op de naleving van het lozingsverbod van het desbetreffende afval op het oppervlaktewater.

2018: Nationale ratificatieprocedures inzake de nieuwe bepalingen van het Verdrag met betrekking tot de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen)

De Verdragsluitende Partijen hebben de stand van zaken opgemaakt met betrekking tot de geboekte vooruitgang bij de nationale ratificatieprocedures van de nieuwe bepalingen van het Verdrag voor de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading, die in juni 2017 bij besluit zijn aangenomen (zie het persbericht). Nog geen jaar na de aanname van dit besluit hebben België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland de ratificatieprocedures op nationaal niveau voortvarend ter hand genomen.

De Nederlandse delegatie heeft de ambitie van Nederland bevestigd om de nieuwe bepalingen tegen medio 2020 op nationaal niveau ten uitvoer te leggen; voor dit doel is een taskforce opgericht waarin de overheden en de sector zijn vertegenwoordigd om de toepassing van de nieuwe regels effectief te ondersteunen. De wijziging treedt in werking na de ratificatie door alle Verdragsluitende Partijen. Het verbod op ontgassing zal progressief zijn om de ontwikkeling mogelijk te maken van de noodzakelijke infrastructuur en relevante logistieke oplossingen, zoals het gebruik van dedicated of verenigbaar transport.

https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/08/cpccp18_01nl.pdf

Persbericht zomerzitting 2017:

Goedkeuring van bepalingen voor de omgang met gasvormige restanten: bescherming van de atmosfeer wordt in nauw overleg met belangengroeperingen opgenomen in het CDNI.

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen heeft een besluit goedgekeurd ter wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en de daarbij horende uitvoeringsregeling. Doel van de wijziging is het vermijden van schade aan het milieu door het vrijkomen van verontreinigende dampen in de atmosfeer. Tegen de achtergrond van het principe “de vervuiler betaalt” zijn regelingen ingevoerd, die de betrokken partijen ertoe verplichten schadelijke dampen naar behoren te verwijderen of te laten verwijderen.

Het gaat om de eerste wijziging van het Verdrag sinds de ondertekening in 1996. De aangenomen tekst is tot stand gekomen in nauw overleg met de erkende organisaties, die daarvoor een speciale stuurgroep (Steering Committee Gaseous residues of liquid cargo in inland tanker shipping - GRTS) hadden ingesteld.

Een internationaal afgestemde regeling is onontkoombaar. In de praktijk is gebleken dat lokaal opgelegde ontgassingverboden onvoldoende werkzaam zijn en bovendien tot “afvaltoerisme” kunnen leiden.

De nieuwe bepalingen leggen de verplichtingen en bevoegdheden van de betrokken partijen vast, de stoffen waarvoor de regeling geldt en hoe met de diverse stoffen om moet worden gegaan. De benadering die gekozen werd, ligt in de lijn van de voor ladingrestanten geldende bepalingen, met name de bepalingen voor het wassen van de ladingtanks. Net als bij de kosten voor het wassen, moet de verlader opkomen voor de kosten voor het ontgassen van de ladingtanks.

Uit onderzoek dat verricht werd, is gebleken dat door deze wijziging naar schatting 95% van de verontreinigende ontgassingen van schepen in de atmosfeer in het toepassingsgebied van het Verdrag vermeden kan worden. Dit leidt tot aanzienlijke verbeteringen voor het milieu en verhoogt de duurzaamheid van het goederenvervoer over water.

Het ontgassingsverbod zal gefaseerd worden ingevoerd opdat de vereiste infrastructuur en de passende logistieke oplossingen, zoals eenheidstransporten of compatibele transporten, zich kunnen ontwikkelen.

Voor de meest schadelijke stoffen zal er al zes maanden na de ratificatie een verbod gaan gelden. Twee jaar na de ratificatie zal een tweede lijst stoffen van kracht worden. De derde verbodsfase zal na drie of vier jaar in werking treden, al naar gelang de resultaten van een tussentijdse evaluatie van de uitvoeringsregeling. De CVP zal een tussentijdse evaluatie uitvoeren om in “real time” vast te kunnen stellen hoe de situatie is en wat - mede in het licht van de voortschrijdende wetenschappelijke inzichten op dit vlak - nog ondernomen moet worden. Het is daarom denkbaar dat de Conferentie van Verdragsluitende Partijen tot de conclusie zal komen dat er in de derde fase nog andere verontreinigende stoffen op de lijst opgenomen moeten worden.

De nieuwe bepalingen van het Verdrag zullen van kracht worden als alle Verdragsluitende Partijen de wijziging geratificeerd hebben.

Besluit 2017-I-4
https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2017/07/cpccp17_02nl_final.pdf

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet,
Namens de ASV
Sunniva Fluitsma
0611887791

Open brief aan de weledele heer Toine Heijmans, verslaggever bij de Volkskrant.

Waarom binnenvaarttankers 'stiekem' ontgassen

Geachte heer Heijmans!
Met veel interesse heb ik uw mooie column in de Volkskrant d.d. 01 april 2019 gelezen. Uw artikel was in ieder geval minder manipulatief en tendentieus dan andere reeds in de media verschenen publicaties, waarin '*je als bewoner in Nederland veel geluk moet hebben als je niet in aanraking met giftige stoffen komt, die de rest van je leven of die van de ongeboren vrucht kunnen bepalen'**. Waar is hier de grens tussen rede en stemmingmakerij?
Ogenschijnlijk zijn velen ernstig bezorgd om de eigen gezondheid. Begrijpelijk. Echter voelen deze lieden zich ook zo bezwaard, wanneer zij in hun heilige koeien of op hun gemotoriseerde tweewielers al carcinogene stoffen en fijnstof uitblazend aan wegwerkers en stratenmakers voorbijtrekken? Hebben stratenmakers vanwege de onverantwoorde uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof door al die 'bezorgde' mensen direct naast hen ooit massaal bij DCMR een klacht ingediend?? Hebt u ooit ergens op een drukke verkeersweg een reflectielijnen aanbrengende werknemer met een benzeenmetertje om zijn nek op een verfkarretje gezien??
In veel publicaties staan feitelijke onwaarheden, die door de onwetende burger als zoete koek worden geslikt en aansluitend bepalend bij de meningsvorming zijn, zoals '*..in de provincie Gelderland wordt het meeste gas de lucht in geblazen'**.* Onderzoek door het onafhankelijk onderzoeksbureau CE Delft toont aan dat dit absoluut niet waar is***. Of *'benzeen geeft kans op miskramen'*** zonder daarbij direct te vermelden dat '*deze kans verwaarloosbaar is volgens de GGZ Gelderland-Zuid voor mensen, die langs de rivier wonen'****.*
Ook wordt in de media gesuggereerd dat het ontgassen '*stiekem'* gebeurt, waarmee men een complete bedrijfstak (tankvaart) zonder enige schroom stigmatiseert als zijnde 'een criminele bende' ; '*niets is illegaal aan het ontgassen op Rijkswateren'*, volgens de minister in antwoord op Kamervragen en zoals zij ook in publicaties reeds heeft aangegeven. Er is namelijk geen nationaal verbod; alleen een paar provinciale verordeningen. Is er geen wet, dan kan deze ook niet worden overtreden en is er ook geen sprake van enig illegaal handelen.
Tevens *'hebben de provincies helemaal niets over Rijkswateren te zeggen'*!*****, aldus de Minister. Een rechter zal over dit verschil van mening mogelijkerwijs een uitspraak moeten doen. Daar er nog helemaal geen nationaal verbod is, kan de minister ook niet handhavend optreden en ook niet voldoen aan 'de beginselplicht tot handhaving'. Daar komt nog bij dat de provincies zelf niet adequaat aan de plicht tot handhaven kunnen voldoen, daar zij hiervoor de middelen niet hebben. Wie schieten hier tekort? De overheden of de bedrijfstak?

-1-
Conform de huidige nationale wetgeving mogen alleen tanks leeg van benzine overeenkomstig de Europese benzinedistributierichtlijn niet meer naar de buitenlucht worden geventileerd. Dit is voor een ieder duidelijk, maar de rest.....? Heeft een provinciaal verbod meer waarde dan toiletpapier van de discounter? Met zekerheid is 'die criminele bende' uiteindelijk wel op meer dan één front het enige slachtoffer van het falen van alle overheden tezamen bij een totaal gebrek aan enige duidelijkheid en doeltreffende oplossingen aangaande de ontgassingsproblematiek (niet alleen fysiek door de giftige dampen, maar ook juridisch, commercieel, financieel en economisch).
Tot slot kan men vraagtekens plaatsten bij het feit dat men aan de wal altijd benzeen ruikt. Is een leek werkelijk altijd in staat het verschil tussen bijvoorbeeld benzeen, naphta, reformate, platformate, TX-mix, alkylate, LCCS en MTBE te ruiken? Ik betwijfel het, maar benzeen klinkt wel angstaanjagend en doet het daarom in de beeldvorming erg goed.
Uw conclusie aan het einde van uw column snijdt echt hout: '*Ingewikkelde dingen zijn ingewikkeld vanwege de welvaart'.* Dit klinkt voor velen misschien raar, maar onze welvaart hebben wij volledig aan de economische bedrijvigheid in ons land te danken en één van deze economische activiteiten is het vervoeren van carcinogene stoffen (waartoe sinds kort ook de meeste gasolie behoort).
Een aspect van dit vervoer is in sommige gevallen het ontgassen van de ladingtanks. Een gebeuren waarop geen enkele opvarende met enthousiasme reikhalzend naar uitkijkt. Geloof me. Waarom dit ontgassen dan zou moeten en in opdracht van wie alsmede de vraag waarom dit naar de buitenlucht geschiedt, wordt in geen enkel artikel voldoende uitgelegd. Tevens valt het mij op dat de werkelijke 'daders van dit misdrijf tegen de volksgezondheid' in de media nagenoeg niet aan het woord komen, laat staan de feitelijke opdrachtgevers. Zelfs in het zeer gedegen en kritische rapport van de Erasmus Universiteit inzake de ontgassingsproblematiek, opgesteld door de heren Geerlings en Kuipers, komt ondergetekende geen schipper, reder, bevrachter of internationale oliehandelaar (trader) tegen, terwijl zij in deze casus de enige, direct betrokkenen zijn (de schipper als uitvoerder, de overige personen als opdrachtgevers).
Om deze reden zie ik mij genoodzaakt een en ander met betrekking tot het naar de buitenlucht ventileren van giftige dampen door binnenvaarttankers toe te lichten. Allereerst valt het mij als kapitein van een tankschip op dat het aantal opgedragen ontgassingen het laatste decennium ten opzichte van de drie decennia daarvoor aanzienlijk is toegenomen. Dit is in tegenspraak met de constateringen in het Erasmus-rapport, waarin men meer compatibel vervoer en ontgassen met elkaar verbindt, en met de enorme technische vooruitgang, die tankers hebben doorgemaakt (efficiënt strippingsystemen en veelal gecoate ladingtanks o.a.).

-2-
Voorheen maakte een tankschip zijn ladingtanks d.m.v. ventileren alleen in geval van een bezoek aan een werf gasvrij en sporadisch vanwege een eventuele vervolglading. Omdat de 'zware chemie' een andere tak van vervoer is, spreek ik hier

hoofdzakelijk over tankers in het vervoer van minerale oliën of een afgeleide daarvan. Met betrekking tot deze enorme toename van het aantal ontgassingen ben ik (en veel collegae met mij) zelfs van mening dat een zeer groot deel van deze ontgassingen totaal overbodig is, maar dat schippers gewoonweg gedwongen worden door de omstandigheden. De volgende oorzaken liggen naar mijn mening hieraan ten grondslag:
1. Vooral internationaal opererende oliehandelaren (traders) eisen steeds vaker een gasvrij schip voor de kant zonder dat daarvoor een duidelijke reden is aan te wijzen. Laadde men vroeger alle producten 'over elkaar heen' (het aansluitend laden van een ander product zonder de ladingtank eerst te wassen of te ontgassen), nu kan dit blijkbaar vaak niet meer. Dat er dikwijls geen goede motivering voor een dergelijk gasvrij-eis is, bewijst de praktijk; in tijden van krapte aan scheepruimte laten handelaren / verladers de eis gasvrij te zijn zonder enige aarzeling vallen. Dit impliceert dat besluiten een gasvrij schip te eisen totaal willekeurig worden genomen en sterk afhankelijk van de marktsituatie zijn.
2. Ondanks het feit dat schepen reeds ruim 40 jaar wettelijk over een dampretoursysteem aan boord moeten beschikken, waarmee zij dampen naar de wal kunnen leiden, bestaan er nog steeds laadplaatsen in het ADN-gebied, waar men geen dampretouraansluiting heeft. Het ontbreken van deze mogelijkheid een tanker op het dampverwerkingssysteem van de olieterminal aan te sluiten begint momenteel een nog crucialere rol te spelen, nu ook bepaalde gasoliedampen wettelijk via de dampretour aan de wal moeten worden afgevoerd, terwijl veel installaties niet over een dampretouraansluiting op de betreffende steigers beschikken. Simpel voorbeeld: een schip leeg van gasolie met CMR-gevarencode moet dieselolie zonder CMRclassificatie gaan laden (CMR staat voor carcinogeen, mutageen en reprotoxisch). Het betreft hier een compatibel lading. De olieterminal of raffinaderij evenwel heeft geen dampretouraansluitingsmogelijkheid bij de diesellaadarm. Resultaat: het schip zal de CMR-stoffen zelf eerst d.m.v. ventileren onderweg moeten afvoeren, alvorens het de dieselolie kan gaan laden.
3. 'Safety first'. Deze slogan is een gevleugelde uitspraak in de oil business en is er medeverantwoordelijk voor dat er onnodig ontgast moet worden. Een voorbeeld: u bent leeg van koolwaterstoffen, UN-code 3295 inclusief CMR-code. Direct in de buurt van uw losplaats moet u gaan laden: koolwaterstoffen, UN 3295, 3 (CMR),II.
Compatibel lading, misschien zelfs dedicated! De onderneming, waar u moet gaan laden heeft echter een lovenswaardig en vooruitstrevend veiligheidsbeleid, wat in het kader van optimale veiligheid het aanbrengen van een deken van nitrogeen in de ladingtanks voor belading voorschrijft. Prima.

-3-
In principe niets aan de hand, nochtans kan deze stikstofdeken om voor ondergetekende nog steeds onbegrijpelijke redenen pas worden aangebracht, wanneer het schip gasvrij voor de kant verschijnt.....! Het schip gaat aldus een compatibel of zelfs het zelfde product op een steiger voorzien van een dampretourleiding laden, maar moet desalniettemin toch eerst het milieu ernstig belasten en de volksgezondheid schaden door te ontgassen.....!
4. De economische 'haalbaarheid' schijnt te allen tijde in gevaar te komen, wanneer er niet af en toe wordt geventileerd. Een voorbeeld: een reder krijgt van zijn bevrachter te horen dat deze twee partijen heeft, waaruit hij kan kiezen. Partij A is morgen te laden, maar vereist wel gasvrije ladingtanks. Voor partij B behoeft niet te worden ontgast, maar deze partij is pas over 2 dagen te laden. Waarvoor kiest de reder dan wel de bevrachter (laatste vooral wanneer de bevrachter het schip in charter heeft) in bijna alle gevallen? Juist...voor partij A, want het 2 dagen leeg laten liggen van een schip kost geld en brengt de 'haalbaarheid' van de exploitatie van het schip (in periodes van extreem lage vrachttarieven zeer wel mogelijk) in gevaar.
In het uitgebreide rapport van de Erasmus Universiteit wordt alleen naar punt 1 zijdelings verwezen. Hiervan zegt het rapport dat *'men geen overspannen verwachtingen over de mate van compatibel en dedicated varen moet hebben , daar commerciële motieven van verladers een barrière vormen'.* Wat die motieven zijn, wordt niet nader verklaard. Dat kan ook niet, wanneer traders van grote spelers in de markt van de minerale olie dan wel aldaar actieve bevrachters door de rapporteurs niet werden ondervraagd (chemie is een compleet andere markt). De overige door mij opgevoerde punten worden helemaal niet benoemd, maar spelen wel degelijk een zeer aanzienlijke rol in de besluitvorming ladingtanks wel of niet te ontgassen.
Punt 2 (en in mindere mate ook punt 3) toont zonder meer aan dat door het ernstig achterblijven van de technische infrastructuur bij terminals schepen worden gedwongen te ontgassen. Behalve het ontbreken van '*sense of urgency*'*** bij de betreffende terminals uit waarschijnlijk financiële overwegingen (hoe is het anders te verklaren dat bijvoorbeeld onlangs nog gebouwde steigers niet van een dampretourleiding zijn voorzien) spelen ook de overheden, die de Hinderwetvergunningen e.d. aan de betreffende installaties afgeven een in mijn ogen bedenkelijke rol. Een overheid die van een C-tanker eist, dat deze een gasretourleiding heeft (al vaart het schip drinkwater) en tegelijkertijd soortgelijke eisen niet aan terminals oplegt? Misschien is mede het falen van een (lagere) overheid alleen al op dit terrein een reden dat *'het onbegrijpelijk is dat de landelijke overheid niet zeer snel tot een landelijk verbod op het ontgassen van voor de volksgezondheid zeer schadelijke stoffen komt'***.*

-4-
Een andere reden, waarom er nog geen landelijk verbod op ontgassen is, wordt tussen de regels doorlezend door de verantwoordelijke Minister zelf in reactie op Kamervragen d.d. 10 april gegeven. Zij zegt : *'Natuurlijk moet zo snel mogelijk het uitstoten van dampvormige giftige stoffen uitgebannen worden,* ***onder voorwaarde dat het redelijkerwijs mogelijk is om aan het verbod te voldoen'.*** De voorwaarde om aan een verbod te voldoen is namelijk het voorhanden hebben van voldoende ontgassingsinstallaties. Uit het rapport van de Erasmus Universiteit blijkt echter *'dat er simpelweg te weinig ontgassingscapaciteit is'.* Ligt de oorzaak hiervan bij het bedrijfsleven? Nee. Verscheidene ondernemers hebben hun nek reeds meer dan uitgestoken en sommigen doen dit nog steeds. Het heeft hen inmiddels al miljoenen gekost. Privaat geld, geen overheidsgeld. Ook hier speelt deze zelfde overheid wederom een hoofdrol, omdat deze ondernemers '*door wrijving*

tussen de vergunningstechnische en de ambtelijke kant' ,aldus het Erasmus-rapport, ernstig in hun streven het ontgassingsprobleem op te lossen, worden belemmerd, waarbij enig support van de overheid in zijn geheel ontbreekt.
Een voor een buitenstaander onbegrijpelijke situatie; een overheid die aan de ene kant een verbod op de uitstoot van schadelijke stoffen traineert en tegelijkertijd aan de andere kant weinig tot geen effectieve medewerking aan oplossingen om deze uitstoot d.m.v. ontgassingsinstallaties te 'verbannen' verleent en daarbij ook nog eens verzuimt terminals te verplichten overal een dampretouraansluiting te hebben (het laatste geldt in het bijzonder voor de Belgische overheid; deze is indirect deels verantwoordelijk voor het 'ontgassingstourisme' tussen de Noordlandbruggen en de Kreekraksluizen vanwege het op veel plaatsen ontbreken van dampretouraansluitingen bij installaties). Een overheid die ten gevolge van een gebrek aan visie / regie en *'het uitblijven van beleid'**** richting bedrijfsleven om deze reden nu ook niet plotsklaps een ontgassingsverbod kan afkondigen, daar dit de economische bedrijvigheid en daarmee een deel van de welvaart ernstig in gevaar zou brengen. Dit leest u allemaal in geen enkel artikel. In de media overheerst vooral het beeld van 'een naar hartenlust ontgassende bende criminelen' waartegen de overheid bij gebrek aan wetgeving niet kan optreden. Triest.
De behoefte aan meer ontgassingscapaciteit is meer dan urgent, zoals blijkt uit onderzoek door Royal Haskoning DHV***. Men denkt daar minimaal nog 2 installaties alleen al in Nederland nodig te hebben. Het onderzoek gaat daarbij uit van meer compatibel varen. Dit werkt volgens mij helaas alleen, wanneer er geen sprake van flauwte in het aanbod van lading is, waarmee men in het onderzoek ogenschijnlijk geen rekening houdt. Het vervoer van minerale oliën vindt namelijk plaats in een sterk fluctuerende markt, waardoor men niet automatisch van compatibel varen kan uitgaan. In het geval van weinig aanbod aan lading ontgassen tankschepen, wanneer dit wordt geëist of noodzakelijk is (zie punt 1 t/m/4), sneller hun ladingtanks om een nieuwe lading te kunnen innemen dan in een hausse. Ontgassen is altijd nog beter dan stil liggen. Inherent hieraan denkt ondergetekende dat het creëren van veel meer dan 3 ontgassingslocaties alleen al op Nederlands grondgebied onontbeerlijk is.

-5-
Het door velen bejubelde CDNI-Verdrag voorziet in het in de toekomst laten betalen van het ontgassen door de vervuiler. Dit zou dan in principe de verlader moeten zijn aldus de gedachtegang achter het verdrag (Bijlage CDNI 2017-1-4, artikel 8, lid 1a). Een utopie! Ik vrees dat de eerste verlader 'in het mineraal', die deze kosten zonder meer voor zijn rekening wil gaan nemen, nog geboren moet worden, wat inhoudt dat wederom de scheepseigenaar veelal voor de kosten, die hij in de praktijk nergens kan doorberekenen, zal moeten opdraaien. Kosten, die hij nu nog niet heeft.
Hoe zal het in de praktijk namelijk werken? Een voorbeeld: een verlader wil een lading 1268 aardoliedestillaten verschepen. Zijn schip hoeft niet gasvrij te zijn. Een bevrachter (de verbinding tussen verlader en reder) biedt hem een zojuist leeg gekomen, gasvrij schip aan en wijst de verlader er op, dat hij dit schip ook weer gasvrij conform de wettelijke losstandaard moet opleveren, waardoor hij de kosten voor het ontgassen zal moeten dragen.
De verlader zal dit niet snel doen. Eerder gaat hij op zoek bij een andere bevrachter naar een schip waaraan geen reinigingskosten zijn verbonden, of wacht hij gewoon af tot zich het juiste schip aandient. *'Commerciële druk blijft leidend'***.*
Dit impliceert dat de kosten voor het ontgassen in de praktijk, wanneer dit via officiële ontgassingsinstallaties dient te gebeuren, in veel gevallen door de reders voldaan zullen moeten worden, waardoor er van de verdiende vrachtpenningen weinig over zal blijven, of er zelfs in slechte tijden geld op een reis zal moeten worden toegelegd. In tijden van langdurig zeer lage vrachttarieven zou dit zelfs tot faillissementen van scheepseigenaren kunnen leiden, daar snel omschakelen naar het vervoer van een ander product onmogelijk wordt zonder daarbij hoge kosten te maken.
Om deze reden is het van belang dat:
1. het ontgassen via een dampverwerkingsinstallatie relatief goedkoop gebeurt (het ontgassen van een gemiddelde tanker qua tonnage kost nu al snel 6000 Euro; een grotere tanker veel meer)
2. het proces van ontgassen sneller verloopt dan nu het geval is (wanneer ontgassen naar de buitenlucht in 8 uur geklaard is, kan het niet zo zijn, dat dit via een installatie zoals nu 48 uur moet duren)
3. de wachttijden bij ontgassingsinstallaties economisch aanvaardbaar zijn (2 dagen aansluiten in een rij is geen uitzondering nu)
4. de aanvaartijd naar een installatie binnen het redelijke ligt (van Amsterdam naar Moerdijk te moeten varen om aldaar te ontgassen en aansluitend weer terug is 'not done'.
5. in alle landen dezelfde normen gelden, wanneer een schip als zijnde gasvrij kan worden beschouwd en ladingtanks m.b.t. ppm's veilig zijn (België gaat met deze problematiek, zoals altijd, anders om dan Nederland)
6. er duidelijke richtlijnen komen m.b.t. het ventileren van reeds ontgaste tanks.

-6-
7. Ontgassingsinstallaties niet vanaf het allereerste moment onder een dubbel handhavingsvergrootglas liggen, zoals nu; een voor 80% goed functionerende installatie is altijd nog beter dan helemaal geen ontgassingsinstallatie. Daarnaast kunnen juist door ervaringen verbeteringen worden toegepast, daar waar deze nodig zijn. Dit zou dan *'de proeftuin voor het testen van installaties'**** kunnen worden.
Zelfs het rapport van de Erasmus Universiteit tast in het duister, daar waar het gaat om het aantal benodigde ontgassingsunits in de toekomst. Momenteel zijn er in Nederland twee steigertjes, waar tankschepen aan een ontgassingsinstallatie kunnen aankoppelen, terwijl onderzoek door Royal Haskoning DHV uitwijst, dat dit aantal volstrekt onvoldoende is.
Ontbreekt het dan aan initiatieven vanuit het bedrijfsleven nieuwe ontgassingsmogelijkheden te creëren? Nee. Het is onze eigen overheid, die in bijna alle door mij genoemde situaties, een weinig stimulerende hoofdrol in het ontgassingsdossier speelt.

Vervoer op zich mag in onze overwegend zeer welvarende wereld niets kosten, daar noch de handelaren / producenten noch de consumenten bereid zijn de hogere transportkosten te betalen. Om deze reden moeten vliegtuigen noodlandingen wegens gebrek aan kerosine maken, rijden er tegenwoordig meer Oost-Europese vrachtwagens dan Nederlandse trucks over onze wegen en verliezen mega-containerschepen zo nu en dan een paar containers onderweg. Het moet allemaal goedkoop, goedkoper, goedkoopst. Ook het naar de buitenlucht ventileren van giftige dampen past in dit rijtje thuis, daar feitelijk niemand op de extra kosten voor het ontgassen bij een erkende ontgassingsinstallatie zit te wachten (iedereen is het er wel over eens dat het een onverantwoorde en ongewenste activiteit is). Dit wordt beaamt door de Binnenvaartorganisatie BLN in een artikel d.d. 22 februari 2019 in De Gelderlander.
Het rapport van de Erasmus Universiteit is duidelijk: *'er is sprake van stagnatie rond het ontgassingdossier'.* Deze conclusie dateert van 2017, maar blijkbaar was er ten tijde van publicatie van het rapport in maart 2018 nog maar weinig veranderd, anders hadden de opstellers van het onderzoek dit wel alsnog aangegeven. Het lijkt mij niet prematuur te stellen dat de stagnatie momenteel nog steeds niet is verholpen, hoewel kort voor het schrijven van deze reactie bekend werd, dat Amsterdam eindelijk een vergunning voor een ontgassingsunit heeft afgegeven, wat het probleem vooralsnog niet oplost. Het probleem van het ontgassen zou zelfs nog groter kunnen worden, wanneer terminals binnen het ADN / CDNI-gebied verder achterblijven met het aanpassen van hun infrastructuur, terwijl tegelijkertijd de Europese Unie meer en meer stoffen een CMR-classificatie toekennen en traders om vage redenen steeds vaker gasvrije schepen eisen.

-7-
Hopelijk is het u duidelijk geworden, waarom schippers de algehele volksgezondheid ongewild in gevaar brengen en daarbij het milieu onevenredig belasten. Het is niet alleen het ontbreken van een verbod; het is zoals u reeds in uw column stelde 'ingewikkelder'. Onze welvaart annex onze economie zit ons in de weg. Meer specifiek: geld speelt de hoofdrol. Het lijkt mij dan ook dringend gewenst dat onze overheid eindelijk eens dat gaat doen, wat een overheid moet doen: het voortouw en de juiste besluiten nemen. Dit geldt mutatis mutandis zeer zeker ook voor de overheden in de ons omringende landen (Duitsland met zijn enorme chemische complexen doet weinig tot niets, behalve dan verbieden...). Tot slot is het te hopen dat de 'sense of urgency' niet alleen op papier tot een ieder doordringt, maar ook in werkelijkheid. Alleen dan kunnen wij, schippers, stoppen met 'stiekem' ontgassen!

Met vriendelijke groet,
A.L.Quist
Amsterdam, 22 april 2019
NB

Cursiveringen zijn citaten
Bronvermelding:
- De Gelderlander d.d. 19 november 2018 *
- De Gelderlander d.d. 23 oktober 2018 **
- Rapport Erasmus Universiteit d.d. 14 maart 2018 ***
- De Gelderlander d.d. 22 februari 2019****
- De Gelderlander d.d. 23 februari 2019*****
- Kamervragen 2018Z19150 d.d. 25 oktober 2018
- Toelichting van Ministerie I&W d.d. 05 december 2018
- Reactie van Minister Van Nieuwenhuizen d.d. 10 april 2019
- CDNI-Verdrag en ADN 2019
- Artikel van Mr. Linda Hoeben: Ontgassingsverbod op steeds meer stoffen
- Trouw d.d.08 januari 2019: Elektronische neuzen speuren naar illegale stoffen in de Waal
- diverse overige artikelen op internet incl. reacties van lezers
- De Volkskrant d.d. 01 april 2019: Waarom tankers ongehinderd gifstoffen verspreiden

Gifboten

Naar aanleiding van de actie van de SP tegen de “gifboten” heeft de ASV onderstaande brief gestuurd aan het partijbestuur van de SP (en daar een antwoord op ontvangen).

Geachte partijbestuur

Het zal niemand ontgaan zijn dat er deze week actie is gevoerd door de SP tegen het “ontgassen”.
Het item ontgassen is de laatste tijd vaker in het nieuws geweest en onlangs nog in het Algemeen Overleg Maritiem in de Tweede Kamer besproken.

De SP heeft een actie opgezet tegen de “gifboten”. Die actie komt hard aan bij de schippers zoals u in de reacties op SP-facebook kunt lezen.

“Gifboten”, wat wordt er bedoeld?
Men beweert dat er illegaal ontgast of geloosd wordt door tankers van hun lading.
Als het illegaal is, is dat natuurlijk niet goed te praten, maar de vraag hierbij is: in hoeverre is dit illegaal als er volgens een CDNI-verdrag wordt gewerkt door de schippers, binnen de (on)mogelijkheden die hen geboden worden? En als de werkwijze niet illegaal is maar niet deugt, zouden we dan niet moeten wijzen naar degenen die daar verantwoordelijk voor zijn?

Wanneer men tot de conclusie komt dat het CDNI-verdrag niet op een juiste wijze functioneert, dan zou men dat verdrag moeten aanpassen. En als het verdrag niet op de juiste wijze uitgevoerd wordt, dan zou men het moeten handhaven op de juiste wijze. In dit geval dus niet bij de schipper, maar bij de ontvanger van de lading. Die hoort het mogelijk te maken dat men restafval kwijt kan.
Maar hoe dan ook: in alle gevallen dient dit internationaal aangepakt te worden. Landen mogen deze zaken niet over hun grenzen naar andere landen schuiven.

Over dit onderwerp heeft de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) ook gesprekken gevoerd met Groen Links en de Partij voor de Dieren, politieke partijen die het milieu hoog in het vaandel hebben staan. Zij begrepen de situatie van de schipper. En, hoewel er ook van deze partijen veel vragen komen over het ontgassen, hebben zij oor gehad voor de uitleg van de ASV over de wijze waarop deze situatie is ontstaan en hoe dat beter zou kunnen. Het zou ons een lief ding waard geweest zijn als we SAMEN met de SP hadden kunnen strijden voor een betere manier van het afgeven van restlading.

We lezen dat het allemaal niet de bedoeling is van de SP maar de schippers ervaren het blijkbaar als een vinger die vooral naar hen gewezen wordt, waar zij geen macht hebben om zaken te verbeteren.
Juist de SP zou moeten weten dat de binnenschipper geen/nauwelijks invloed heeft op de uitvoering van het CDNI-akkoord. Zij zijn afhankelijk van mogelijkheden die hen geboden worden aan installaties, die er nauwelijks zijn, om te kunnen ontgassen.

Regelgeving wordt niet door schippers gemaakt, maar partijen -zoals de SP- zouden natuurlijk wel met de schippers om de tafel kunnen gaan om te bedenken hoe het beter kan voor alle partijen. Ook voor de schipper en zijn bemanning die wellicht het eerste slachtoffer zijn van deze praktijken.

Uitgerekend de SP waar we als ASV geregeld gesprekken mee hebben mikt ogenschijnlijk echter juist met deze actie op de binnenschippers en niet op de werkelijke veroorzakers van dit probleem en dat kunnen we niet anders betitelen dan “makkelijk scoren”.

Het facebookfilmpje laat bovendien een aantal schepen zien die veelal niets te maken hebben met ontgassen. Dit is schadelijk voor het imago van deze bedrijfstak die het veelal al moeilijk heeft. Het wordt ervaren als puur stemmingmakerij naar de overige burgers.
De actie in Pannerden is dan ook bij de verkeerde ingang, want hier ligt niet de oorzaak van deze problematiek; maar het lijkt zo wel de makkelijkste weg om te rammelen.
Daarbij is het allemaal nogal onzorgvuldig gedaan. Niet alleen komt er nauwelijks een schip voor dat het zou moeten betreffen, ook staat de wind verkeerd om ook maar iets te kunnen meten en bovendien stellen wij ons de vraag: met welke meetinstrumenten wordt er gemeten en zijn deze geschikt voor een dergelijk onderzoek waaruit conclusies worden getrokken?

De ASV is natuurlijk voor een schoon milieu en wil ook dat we met z’n allen een schone wereld houden, maar als de SP denkt op deze manier hun punt te maken zijn wij genoodzaakt openbaar te reageren. Wij zijn altijd bereid geweest en hebben veelvuldig gevraagd in gesprek te gaan met de sector, dat de SP zo’n actie opzet zonder samen met de sector te kijken hoe zij dit ervaren lijkt ons geheel indruisen tegen het adagium van de SP dat we het SAMEN allemaal beter zouden moeten maken, voor de hele samenleving. Daar horen de schippers ook bij!
Wij wijzen ten sterkste deze manier van actievoeren ten koste van de zwakste schakel uit deze keten af.

Ps. We hadden graag gezien dat de SP naar aanleiding van het televisieprogramma BEERPUT Nederland zich zo ingezet had voor een beter milieu.

Reactie SP:
Naar aanleiding van deze brief heeft de heer Lacin contact gezocht met de ASV en is er afgesproken op korte termijn hierover met elkaar in gesprek te gaan.

Dank voor de uitgebreide mail over het varend ontgassen en onze actie van afgelopen week. Ik wil een aantal zaken verhelderen, omdat ons uitgangspunt is dat we niet tegenover maar zij aan zij staan met de binnenvaartschippers. Zoals wij dat ook altijd hebben gedaan voor meer markttransparantie en het schrappen van onzinnige CCR-eisen.

Om te beginnen wil ik onze actie nader duiden. Deze actie is bedoeld om het varend ontgassen waar te nemen en een beeld te krijgen hoe vaak het nou gebeurt, niet om met de beschuldigende vinger te wijzen naar de schippers. Want de SP weet heel goed dat de schipper niet illegaal loost en niet de schuldige is in deze, maar dat het aan de politiek is om vaart te maken met een nationaal verbod en handhaving daarop. Ook dringen we erop aan dat er snel en voldoende ontgassingsinstallaties worden geplaatst, zodat er een alternatief beschikbaar is op het varend ontgassen. Als trouwe bezoekers van het AO Maritiem weet de ASV dat dat onze inzet is.

Wij pleiten bijna bij elk debat voor meer middelen voor de binnenvaart, omdat wij overtuigd zijn van het feit dat de binnenvaart meer goederenvervoer aan kan en het tegelijkertijd het milieu minder belast dan al die vrachtwagens die aansluiten in de steeds langer wordende files. Het varend ontgassen heeft natuurlijk wel onze aandacht, juist ook voor de binnenvaartschipper die vaak in aanraking komt met giftige stoffen. We willen zo snel mogelijk af van het varend ontgassen en proberen de druk met onze actie op te voeren waar dat moet, namelijk bij de minister van I&W.

Het gevoel van de schippers doet mij na-

tuurlijk veel. Wij hebben ons altijd ingezet om de situatie van die schippers te verbeteren. Onze deur staat altijd open voor de ASV, over welk onderwerp het ook gaat. Ik hoop dat mijn uitleg het gevoel van de schippers enigszins kan veranderen en dat we ons zij aan zij blijven inzetten voor een toekomstbestendige binnenvaartsector. Dat is wat ons bindt en zal blijven binden.

Ik wil afsluiten met een reactie op de afsluitende opmerking in de brief over de documentaire Beerput Nederland. Die documentaire heeft blootgelegd welke misstanden er allemaal zijn als het gaat om het weg mengen van chemische stoffen in stookolie, de rol van de politiek hierin en de gevolgen voor mens en milieu. Op mijn initiatief is er op 18 januari 2018 een rondetafelgesprek geweest in de Kamer die ik zelf heb mogen voorzitten. De maker van de documentaire Wilfried Koomen en spreker Marianne van den Anker behoorden ook tot de gasten. Wij hebben naast dit rondetafelgesprek ook tijdens vele debatten aandacht gevraagd voor de situatie zoals geschetst in Beerput Nederland.

Wij blijven de eindverantwoordelijken altijd aanspreken, SAMEN met iedereen die de negatieve gevolgen moet ondergaan. Daarom gaan wij ook graag op korte termijn in gesprek met de ASV over de invulling die wij verder willen geven aan het varend ontgassen en andere onderwerpen rondom de binnenvaart, zoals wij dat altijd hebben gedaan.

Tot snel!

Met vriendelijke groet,

Cem Lacin
SP Tweede Kamerlid
Woordvoerder Verkeer & Milieu

08:06 4G

nijmegen.sp.nl

SP NIJMEGEN

DOE MEE WORD LID

28 JUNI 2019

SP SPOT "GIFBOTEN" OP FORT PANNERDEN

Maandag 8 juli trapt de SP de actie 'Gifspot' af, waarmee ze willen dat de overheid vaart maakt met een verbod op giftige benzeenlozingen op de Gelderse rivieren. De SP bivakkeert een week lang op de landtong bij Fort Pannerden, waar zij schepen op honderdeed willen betrappen. Omwonenden kunnen meedoen en hun "betrapte boten" doorgeven aan de SP Milieu Alarmlijn. SP-kamerlid Cem Lacin en het Nijmeegs raadslid Marij Feddema zijn bij de start aanwezig.

Carla Claassen, fractievoorzitter SP Gelderland, is een van de initiatiefnemers: "Op onze Gelderse rivieren varen dagelijks tankers die al varend benzeen ontgassen. Deze giflozingen hebben nadelige gevolgen voor mens, milieu en natuur en moeten daarom stoppen.

Brief aan SP

Aan het partijbestuur van de SP

Betreft: actie “gifboten”

Geachte partijbestuur,

Het zal niemand ontgaan zijn, dat er deze week actie is gevoerd door de SP tegen het “ontgassen”.
Het item ontgassen is de laatste tijd vaker in het nieuws geweest en onlangs nog in het Algemeen Overleg Maritiem in de Tweede Kamer besproken.

De SP heeft een actie opgezet tegen de “gifboten”. Die actie komt hard aan bij de schippers, zoals u in de reacties op SP-facebook kunt lezen.

“Gifboten”, wat wordt er bedoeld?
Men beweert dat er illegaal ontgast of geloosd wordt door tankers van hun lading.
Als het illegaal is, is dat natuurlijk niet goed te praten, maar de vraag hierbij is: in hoeverre is dit illegaal als er volgens een CDNI-verdrag wordt gewerkt door de schippers, binnen de (on)mogelijkheden die hen geboden worden? En als de werkwijze niet illegaal is, maar niet deugt, zouden we dan niet moeten wijzen naar degenen die daar verantwoordelijk voor zijn?

Wanneer men tot de conclusie komt dat het CDNI-verdrag niet op een juiste wijze functioneert, dan zou men dat verdrag moeten aanpassen. En als het verdrag niet op de juiste wijze uitgevoerd wordt, dan zou men het moeten handhaven op de juiste wijze. In dit geval dus niet bij de schipper, maar bij de ontvanger van de lading. Die hoort het mogelijk te maken dat men restafval kwijt kan.
Maar hoe dan ook: in alle gevallen dient dit internationaal aangepakt te worden. Landen mogen deze zaken niet over hun grenzen naar andere landen schuiven.

Over dit onderwerp heeft de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) ook gesprekken gevoerd met Groen Links en de Partij voor de Dieren, politieke partijen die het milieu hoog in het vaandel hebben staan. Zij begrepen de situatie van de schipper. En, hoewel er ook van deze partijen veel vragen komen over het ontgassen, hebben zij oor gehad voor de uitleg van de ASV over de wijze waarop deze situatie is ontstaan en hoe dat beter zou kunnen. Het zou ons een lief ding waard geweest zijn als we SAMEN met de SP hadden kunnen strijden voor een betere manier van het afgeven van restlading.

We lezen dat het allemaal niet de bedoeling is van de SP, maar de schippers ervaren het blijkbaar als een vinger die vooral naar hen gewezen wordt, waar zij geen macht hebben om zaken te verbeteren.
Juist de SP zou moeten weten dat de binnenschipper geen/nauwelijks invloed heeft op de uitvoering van het CDNI-akkoord. Zij zijn afhankelijk van mogelijkheden die hen geboden worden aan installaties, die er nauwelijks zijn, om te kunnen ontgassen.

Regelgeving wordt niet door schippers gemaakt, maar partijen -zoals de SP- zouden natuurlijk wel met de schippers om de tafel kunnen gaan om te bedenken hoe het beter kan voor alle partijen. Ook voor de schipper en zijn bemanning, die wellicht het eerste slachtoffer zijn van deze praktijken.

Uitgerekend de SP waar we als ASV geregeld gesprekken mee hebben, mikt ogenschijnlijk echter juist met deze actie op de binnenschippers en niet op de werkelijke veroorzakers van dit probleem en dat kunnen we niet anders betitelen dan “makkelijk scoren”.

Het facebookfilmpje laat bovendien een aantal schepen zien die veelal niets te maken hebben met ontgassen. Dit is schadelijk voor het imago van deze bedrijfstak, die het veelal al moeilijk heeft. Het wordt ervaren als puur stemmingmakerij naar de overige burgers.
De actie in Pannerden is dan ook bij de verkeerde ingang, want hier ligt niet de oorzaak van deze problematiek; maar het lijkt zo wel de makkelijkste weg om te rammelen.
Daarbij is het allemaal nogal onzorgvuldig gedaan. Niet alleen komt er nauwelijks een schip voor dat het zou moeten betreffen, ook staat de wind verkeerd om ook maar iets te kunnen meten en bovendien stellen wij ons de vraag: met welke meetinstrumenten wordt er gemeten en zijn deze geschikt voor een dergelijk onderzoek waaruit conclusies worden getrokken?

De ASV is natuurlijk voor een schoon milieu en wil ook dat we met z’n allen een schone wereld houden, maar als de SP denkt op deze manier hun punt te maken, zijn wij genoodzaakt openbaar te reageren. Wij zijn altijd bereid geweest en hebben veelvuldig gevraagd in gesprek te gaan met de sector. Dat de SP zo’n actie opzet zonder samen met de sector te kijken hoe zij dit ervaren, lijkt ons geheel indruisen tegen het adagium van de SP dat we het SAMEN allemaal beter zouden moeten maken, voor de hele samenleving. Daar horen de schippers ook bij!
Wij wijzen ten sterkste deze manier van actievoeren ten koste van de zwakste schakel uit deze keten af.

Ik hoop u hiermee voorlopig voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Voor informatie kunt u natuurlijk altijd contact met ons opnemen.

Met vriendelijke groet,

Namens bestuur en denktank van de ASV
(Algemeene Schippers Vereeniging)

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Ps. We hadden graag gezien dat de SP naar aanleiding van het televisieprogramma BEERPUT Nederland zich zo ingezet had voor een beter milieu.

SP en de privacy van de schipper

In de Gelderlander lezen we dat medewerkers van de Socialistische Partij zo'n vierhonderd tankschepen in de gaten houden via internet, omdat men daarmee zou willen vaststellen hoeveel schippers giftige stoffen de buitenlucht instoten door hun tanks varend te ontgassen op de Gelderse rivieren. https://www.gelderlander.nl/nijmegen/sp-controleert-400-tankschepen-via-internet-op-varend-ontgassen~a7037536/

Niet alleen KAN dit helemaal niet volgens de ASV, maar wat veel belangrijker is: De SP gebruikt een illegaal middel om een "overtreding" aan de kaak te stellen. Het volgen van schepen waarop de schippers vaak hun woning en gezin hebben, is tegen de afspraken in. De schippers hebben geprotesteerd tegen de verplichte invoering van het AIS (automatisch identificatie systeem) OMDAT de privacy niet gewaarborgd is (o.a). De SP is ten tijde van de verplichte invoering van het AIS systeem door de ASV gevraagd de schippers te steunen, omdat niemand wil dat iedereen op elk moment weet waar je bent. Dat heeft de SP niet gedaan. Een schip is meer dan een vervoersmiddel. Daarop wordt geleefd. Is de privacy van de schipper van geen belang? De SP was wel tegen een chip in de auto, omdat daarmee de privacy van de automobilist aangetast wordt. Een automobilist leeft niet in zijn/haar auto, een schipper (en zijn gezin) leven wel op het schip. De ASV heeft met meerdere voorbeelden aangetoond hoe ernstige gevolgen dit kan hebben en nu schroomt de SP niet om in het openbaar te benoemen dat men zelf van zo'n illegale site gebruik maakt.

In alles wat de SP zegt over het steunen van de binnenvaart, stelt ons dit wederom teleur.

FLITSLAMPJES

Zaanstad verkort duur ligplaats nemen

in overleg met BLN-Schuttevaer

Hoewel de ASV heeft geprotesteerd tegen het besluit de maximale ligduurtermijn in Zaanstad te bekorten van 2 maanden naar 1 week, heeft men in een onmetelijke wijsheid besloten dat men de ASV enorm tegemoetkomt door de termijn te “verlengen” naar 2 weken. De ASV heeft daar telefonisch op gereageerd en het bij de politiek in Zaanstad aan de orde gesteld.
Tot onze ontsteltenis kregen we van de vertegenwoordiger van BLN-Schuttevaer te horen dat men het eens was met deze ligplaats-duur verkorting. Uit dat gesprek heeft de ASV begrepen dat Schuttevaer er is voor “varende schepen”, zoals het naar de ASV toe verwoord werd. Men vindt het geen probleem dat schippers om clementie moeten vragen als ze eens ziek zijn, er geen werk voor ze is, mantelzorger zijn of op vakantie willen. Wij zijn een andere mening toegedaan. Dus als het Zaanstad goed uitkomt met BLN-Schuttevaer tot een vergelijk te komen en dat is het dan, dan vraagt de ASV zich af waarom wij bij een overleg zouden zijn.

Antwerpen

In Antwerpen moeten schepen vaak enorm lang wachten met schutten omdat er, vanwege de fietsers, lange spertijden ingevoerd zijn. Helaas voor de schipper die afhankelijk is van het tij. Nog ernstiger is dat men ook nauwelijks kan vastmaken. En daar waar de kade vernieuwd is zijn er helemaal geen palen meer om vast te maken.

Stoomsleepboot Jan de Sterke uit Gorinchem zoekt vrijwilligers

De Stoomsleepboot Jan de Sterke werd in 1913 gebouwd te ‘s- Gravenhage en vaart nog met een originele, 2-cilinder stoommachine. De stoom die deze machine gebruikt, wordt geleverd door de stoomketel, een zogenaamde Schotse Ketel. De originele ketel is vanwege de slechte staat in 1973 vervangen door de huidige stoomketel. Deze wordt kolengestookt en verwarmt daarmee ca. 2500 liter water. De stoomsleper heeft in het verleden andere namen gehad. In 1913 heette zij ‘Snel’. Vanaf 1949 “Mariëtte”en van 1977 tot 1996 heette zij ‘Hendrina II’.
Sinds begin 1995 is de Hendrina II in eigendom bij de Gorcumse Stoomboot Stichting ‘De Compound’, die haar op 6 december 1996 de naam ‘Jan de Sterke’ gaf. Onder die naam is zij sinds 2003 geregistreerd als Varend Monument. De thuishaven van de boot is Gorinchem. De vaste ligplaats is in Gorinchem, op de Linge onder de molen aan de Ondervloed. In de wintermaanden overwintert de boot in de Lingehaven, bij de sluis.

De boot wordt in de vaart gehouden door vrijwilligers, aangesloten bij de Stichting Jan de Sterke en is op evenementen in binnen- en buitenland een graag geziene gast.

In 2013 vierde de Jan de Sterke haar 100-jarig bestaan. Dit jaar is zij alweer 106 jaar en de vrijwilligers doen er alles aan om de boot in de vaart te houden. Regelmatig onderhoud is noodzakelijk om de boot in goede conditie te houden. Daarom wordt er iedere dinsdag onderhoud aan de boot gepleegd. Wij zijn dringend op zoek naar vrijwilligers die ons leuke, enthousiaste team willen komen versterken. Mensen met kennis van oude techniek, interesse in de stoomvaart en die tijd beschikbaar hebben, zijn hierbij van harte uitgenodigd om een afspraak te maken voor een kennismakingsgesprek. Wij zoeken met name kapiteins (groot vaarbewijs noodzakelijk)en machinisten, maar matrozen zijn ook meer dan welkom. Onze vrijwilligers hebben ieder hun specifieke kennis en het is belangrijk dat deze kennis wordt overgedragen aan de jongere generatie, zodat de boot kan blijven varen. Maar omdat het voor jongeren nauwelijks haalbaar is (vanwege studie, werk, gezin, etc.) om vrijwilliger bij ons te worden en wij de boot wel varende willen houden, doen wij hierbij een oproep aan schippers die bijvoorbeeld net met pensioen zijn en toch af en toe willen varen en ons willen helpen met het onderhoud aan de boot.

Er wordt zoveel tijd en energie in gestoken en de boot mag echt niet verloren gaan. Er zijn door soortgelijke problemen al boten door verkoop naar het buitenland verdwenen of op de sloop terecht gekomen. Wij willen onze prachtige, historische boot ‘Jan de Sterke’ hiervoor behoeden. Er zijn in Nederland nog maar een paar boten die op kolen varen en dit prachtige stukje techniek willen wij voor de toekomst veilig stellen. Voor de huidige, maar ook voor de toekomstige generaties.

Voor vragen over de vacatures, kunt u een mail sturen naar: info@jandesterke.nl

Of komt u langs bij één van de maritieme evenementen waar wij bij aanwezig zijn. Kijkt u voor de agenda op: www.jandesterke.nl
Alvast heel hartelijk dank namens het team vrijwilligers van Stoomsleepboot Jan de Sterke.

De wandeltocht van Yvonne van Doorn

De wandeltocht: afscheid van Yvonne van Doorn als journaliste voor de Scheepvaartkrant

Yvonne van Doorn loopt mee ten behoeve van het Sofia Kinderziekenhuis. Yvonne neemt afscheid als journaliste voor de Scheepvaartkrant, waar ze de afgelopen jaren de schippers een stem heeft gegeven. De ASV heeft veel te danken aan het medium Scheepvaartkrant, dat zorgt dat veel binnenvaart gerelateerde zaken bekend gemaakt worden. Yvonne was altijd enthousiast over de binnenvaart en de mensen in die sector. Wij danken haar voor haar inzet voor deze sector de afgelopen jaren en wensen haar veel succes in haar nieuwe baan.

https://www.dewandeltocht.nl/team/budo-kai-senshi

In de pers

SCHIPPERSBOND ASV: 'ZIJ WIL DIT PROBLEEM OPGELOST HEBBEN'

Minister naar Europa voor behoud kleine binnenvaart

ROTTERDAM **Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) gaat zich in Europa hard maken voor het schrappen van de knellende technische eisen aan de kleine binnenvaart. Dat meldt schippersbond ASV na een persoonlijk onderhoud met de VVD-minister en de ambtelijke top van haar departement.**

"Ze heeft het beloofd", meldt ASV-woordvoerster Sunniva Fluitsma na het overleg van donderdag 4 juli. En niet alleen Europese organisaties zoals CESNI en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) worden door Van Nieuwenhuizen benaderd, maar ook collega-transportministers. Fluitsma: "Zij wil dit probleem opgelost hebben".

'Scheepvaart wordt belemmerd door brug'

Scheepvaartondernemer Leendert Vissers vaart met zijn 180 meter lange binnenvaartschip nooit door Rotterdam. Hij vervoert meer dan drie lagen containers en die passen niet onder de Erasmusbrug en Willemsbrug. ,,Die zijn te laag. Een kwart van alle scheepvaart kan daarom nu al niet over de Nieuwe Maas."

De geboren Rotterdammer vaart altijd over de Oude Maas. ,,Ik kom wel waar ik zijn moet, maar economisch handig is het niet, want het is wel om." Een extra brug? Of-ie nou in Rotterdam of tussen Ridderkerk en Krimpenerwaard komt, Vissers is er op tegen. ,,Het is een belemmering voor de scheepvaart", zegt hij. Een brug tussen Feijenoord en Kralingen is volgens de bestuurder van de Algemeene Schippers Vereniging bovendien niet eens mogelijk, want in strijd met nautische regels. ,,Hij komt precies in een bocht, dat is echt heel gevaarlijk en het is te krap."

▲ Scheepvaartondernemer Leendert Vissers © Jan Kok | Boomerang Fotografie

Rotterdam is een stad waar scheepvaart een belangrijke rol speelt. ,,Die roots mag je niet verloochenen. Een nieuwe brug in Rotterdam is anders dan in Parijs. In de Maasstad heb je nog goede scheepvaart, in de lichtstad al lang niet meer."

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: 25 % korting voor de eerste 12 maanden?

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG

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 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

Uit de statuten:

Artikel 14

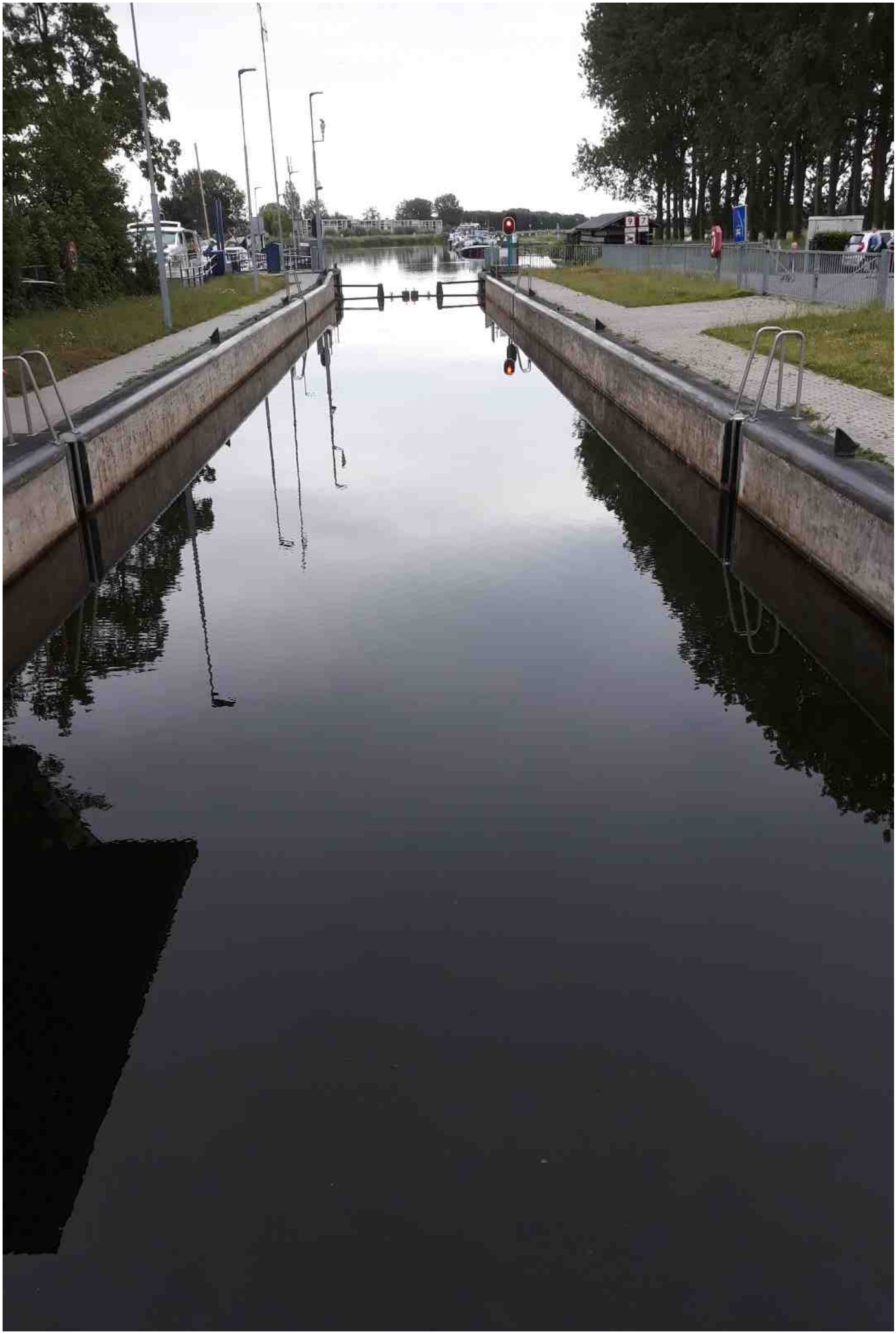
1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. 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.



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

Secretaris
Esther Lubbers
esther-lubbers@hotmail.com
Tel: +31652826731

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.