ASV Nieuwsbrief

Juli 2019

CCR
Nautisch - Technisch
Leden aan het woord
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
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, Jessica vd Akker, Corrie Last, Gerberdien Le Sage, Sunniva Fluitsma, Rikes Wijkstra, Liesbeth de Jonge

Voorpagina: Liesbeth de Jonge

INHOUD

4 **Voorwoord**

5 **Bezigheden**

Greendeal
7 ASV tekent Green Deal niet

Binnenvaart werkgroepen havens
8 Zaanstad
9 WBR
11 Nautiek werkgroep

CCR
12 Wat u moet weten
14 In gesprek met de heer van Doorn
14 Akte van Mannheim terug

Huisvuil
16 De huisvuilsoap gaat door
17 Vervolg afvalsoap

ILT
18 Verslag strategisch brancheoverleg ILT

Politiek
20 Brandbrief aan de Minister betreffende omgekeerde modal shift
21 Voorbereiding AO maritiem
22 Beantwoording Kamervragen over zeehaventerminals en de binnenvaart
24 Brief van de Minister over uitvoering motie van Aalst/Lacin betreffende technische eisen aan binnenvaartschepen
28 Reactie ASV op brief van Minister betreffende de CCR eisen
31 Goed idee voor verduurzaming van de binnenvaart?
32 Subsidies zijn niet verboden door Europa
32 Verschil in keuringen aangetoond
33 Gesprek met de Minister

Leden aan het woord
34 Daar worden wij vrolijk van
34 Een nieuwe rubriek even voorstellen
35 Stel je eens voor: Rikes Wijkstra

Nautisch Technisch
36 Deventer
37 Blauw bord
38 Problemen Maasroute
39 Brief aan RWS zijkanaal Almelo
41 Verslag bijeenkomst ligplaatsen IJmuiden

I&W
42 Gesprek bij het Ministerie IenW over het tegengaan van de omgekeerde modal shift
43 memo gesprek IenW

Europa
46 Dörverden
46 Opheffing CNBA

In de pers
47 In de pers
48 Politiek en klimaatonderhandelaars negeren evidente oplossing voor CO2-reductie
49 Interview

52 **Flitslampje**

28 september 2019 ASV ledenvergadering

Meer info komende nieuwsbrief

Voorwoord

En het werd zomer!!!!!!!

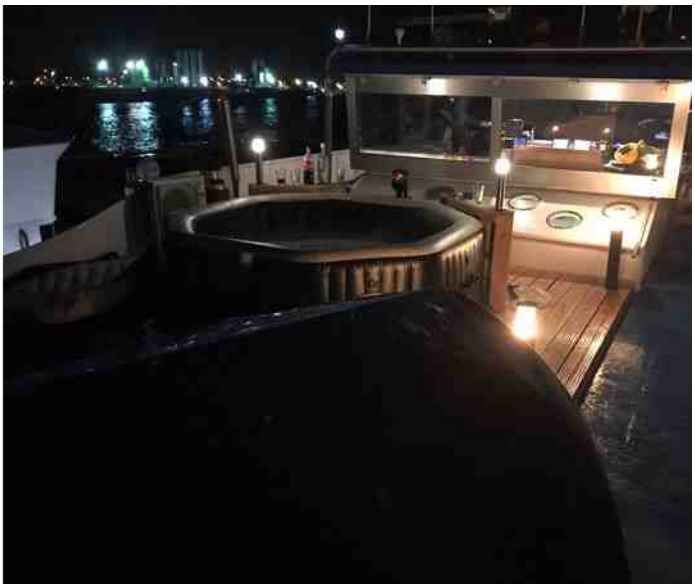
Toen was het alweer juni, wat vliegt de tijd. Het jaar is alweer op de helft. Positief, want de mooiste helft van het jaar is aangebroken. Mensen, wat hebben wij binnenvaartschippers toch een fantastisch beroep. Elke morgen wanneer de zon op komt, worden we weer herinnerd aan het feit dat wij “the best office view” hebben. Heerlijk met het korte broekje (met zwemvest uiteraard ;-)) de touwtjes los en genieten. Lange dagen met zwoele zomeravonden op het roefdek in het vooruitzicht. Als het te warm wordt een lekkere frisse duik in ons altijd aanwezige zwembad. Ik kan er geen genoeg van krijgen, de zomer! Mocht u overigens foto’s hebben van deze mooie zomer, stuurt u ze dan alstublieft op naar de ASV. Wij zijn altijd op zoek naar foto’s van alles wat er vanaf of aan boord gefotografeerd kan worden. Van een slechte afloop van boord naar de wal tot gezellige foto’s van al wat het beroep ons brengt zoals een bbq, spetterpret of een schuurmachine die gebruikt wordt voor het onderhoud van het schip. Zo kunnen wij deze gebruiken om de nieuwsbrief mooi aan te kleden. U kunt ze naar de ASV mailen of sturen naar mijn WhatsApp (06-49036349). Alvast bedankt, u helpt ons hier enorm mee.

Heerlijk die zomer. Ik zie er naar uit. U ook? Toch baal ik er ergens ook wel van dat het alweer juni is. Vanaf hier is het namelijk nog maar een half jaartje tot we het volgende pakket aan CCR eisen op ons bordje krijgen. In de gangboord-gesprekken merk ik dat mensen na een lange periode van denken “dat het allemaal wel los zou lopen” zich nu toch echt zorgen gaan maken. Maar recent sprak ik ook nog een buurman die zijn schouders ophaalde en lachte “ach, ik maak me niet zo druk, want het kan niet, dus het zal wel loslopen. Als men dit werkelijk door gaat voeren, dan vaart er praktisch geen schip meer beneden de 86 meter en de wegen zijn vol, dus de politiek laat dit heus niet gebeuren”. Lieve mensen, de politiek laat dit wel gebeuren. Men durft zelfs te vragen of die kleine binnenvaart wel zo nodig is ondanks moties die door provincies aangenomen worden en brandbrieven die getekend door de verladers. Als wij ons niet enorm laten horen, dan grijpt de politiek pas in wanneer het leed al is geschied. Het helpt ons te verenigen en als één front op te treden om zo in gesprek te komen met mensen die verantwoordelijk zijn voor het beleid. We kunnen hen overtuigen van het nut van ons beroep en wat er voor nodig is om dit voort te laten bestaan. Nogmaals wil ik benadrukken dat het niet alleen gaat om de kleine binnenvaart, maar om de hele binnenvaart. Het is van levensbelang dat wij als sector een diversiteit kunnen aanbieden en aangezien het merendeel van de kleine binnenvaart niet gebouwd is volgens de nieuwste eisen, komt die diversiteit in het geding.

Het helpt om te verenigen. Dit blijkt alweer doordat we als ASV nauw in contact staan met het Ministerie en steeds meer gehoord worden, doordat we groeien in aantal. Begin deze maand hebben we weer mogen spreken met Minister Cora van Nieuwenhuizen. Zij lijkt naar ons verhaal te willen luisteren. Nu wordt het tijd dat de woorden omgezet worden in daden, waardoor er weer een toekomst komt voor de binnenvaart, waarin wij als ondernemers weer aan ondernemen toe komen doordat de onzekerheid weggenomen wordt.

De ASV wil vooruit met de binnenvaart. Waarom tekenen we de Green Deal dan niet mee, kunt u zich afvragen. Verderop in dit blad kunt u precies lezen waarom wij vinden dat deze deal ons niet vooruit, maar juist achteruit brengt. Er komen nog veel meer interessante onderwerpen aan bod waar we ons als ASV weer voor ingezet hebben. Besprekingen en bijeenkomsten hebben wij bezocht en dit is gedaan door mensen die dit vrijwillig doen, om uw werk mogelijk te maken. Zo is er ook een ‘warme douche’ in deze nieuwsbrief voor het WSA die in Dörverden een prachtige steiger gemaakt heeft voor de binnenvaart.

Ik wens u veel leesplezier en een warme zomer toe!
Ronald Sipsma



Bezigheden

Tekenen nieuwe statuten en de beurs in Gorinchem

Maandag 6 mei was het beurs opbouw dag, dus er moesten vele spullen zoals de vlaggen, ASV panelen, bankjes etc. van kantoor gehaald worden en natuurlijk ook de bestelde zaken zoals pennen en tasjes moesten allemaal mee naar Gorinchem. Dat betekent dus met volle auto's van Rotterdam naar de beurs in Gorinchem.

Voorafgaand is het bestuur te Zwijndrecht bij de notaris Bierenga de nieuwe statuten gaan tekenen. Dit betekent dat de statuten nu up to date zijn en mensen in loondienst of ZZP ook lid kunnen worden. Verder is de huidige werking van de ASV beter beschreven, zoals de denktank die in de vorige statuten niet beschreven stond.

Na dit officiële tekenen was het dus tijd om de beurs op te bouwen en klaar te maken voor de beursdagen 7 t/m 9 mei 2019.

We stonden boven aan de balustrade naast een terrasje en de stand was behoorlijk ruim. Weer hebben we de stand mooi weten te krijgen en zoals ieder jaar stonden er prachtige bloemen in de stand. Vele mensen wisten de stand goed te vinden. Hiervan werden sommigen lid en anderen namen inschrijfformulieren en nieuwsbrieven of info materiaal mee (zoals het kleine schip de moeite waard), waarvan we natuurlijk hopen dat ze alsnog lid worden om een betere vuist te kunnen maken.

Met veel schippers hebben we uitgebreid kunnen spreken. Wat hier vooral opviel, is dat veel gesprekken gingen over de regelgeving van de CCR, waarvan we altijd te horen kregen dat we goed bezig waren als ASV. Vaak vertelden schippers waar zij zelf tegen aan lopen en dit is zeer divers. Toch gingen veel gesprekken over de geluidseisen en stuurwerken.

Ook hoorden we vaak dat de lol er zo langzamerhand echt vanaf is. De binnenvaartwereld is te bureaucratisch, te hoge boetes, te veel regelzucht, te lage tarieven en als klap op de vuurpijl het slecht of eigenlijk niet vinden van goed personeel. Daarnaast is de infrastructuur, waar decennialang op bezuinigd is, inmiddels een ding geworden dat steeds meer problemen geeft.

Zo zien we ondertussen al decennialang te weinig ligplaatsen voor alle soorten schepen. Hier zien we nauwelijks actie op vanuit de overheden. De afstandbediening, die ook een soort bezuiniging is onder het mom van veiligheid, maar toch meer en meer problemen geeft en tot onnodig oponthoud voor de binnenvaart leidt en zo de rekening bij de binnenvaart neer legt. Hierdoor wordt de binnenvaart steeds minder betrouwbaar en dit is slecht voor de modal shift. Dan lijkt er wat scheef te gaan; de overheid die decennia bezuinigt en de schipper die steeds meer moet qua kosten en eisen; een hele scheve verhouding.

Het is mooi te horen en te voelen dat de ASV meer en meer gewaardeerd wordt door schippers, dat de nieuwsbrief door velen graag gelezen wordt, mensen vlaggen komen halen om het mooie blauwe kleurtje te kunnen tonen. En wat blijft, is een gezellige club mensen waar we vreselijk veel mee gelachen hebben naast de goede gesprekken. Daarom bedankt het bestuur via deze weg de collega's, die geholpen hebben de beurs van 2019 mede mogelijk te maken voor hun geweldige inzet en positieve bijdrage en kunnen we terug kijken op een geslaagde beurs.

SCHIPPERS VOOR SCHIPPERS
SCHIPPERS VEREENIGING

SCHIPPERS VOOR S
SCHIPPERS VEREENIGING

WORDT U LID
Leden voeren het beleid uit

Green Deal

ASV tekend Green Deal niet

5 redenen waarom de ASV de Green Deal niet tekent

1 Het verduurzamingsfonds
De opstelling van de ASV hierover is, dat een eventueel fonds, als het er al komt, Europees dient te zijn en in geen geval ten laste van schippersbijdragen mag komen, hooguit mede gevuld middels een bijdrage uit het (reeds door schippers gevulde) reservefonds.

In de eindversie Green Deal wordt slechts verwezen naar een nog te organiseren onderzoekstraject op Europees vlak, maar wordt gelijk de mogelijkheid opengehouden om zo'n fonds reeds nationaal in te stellen, zonder vrijwaring van de schipper om eraan bij te moeten dragen. Uit de toelichting bleek, dat ook bij een Europees fonds de sector er voor 50% (op voorhand) aan zou moeten bijdragen.

De overheid vult een fonds met 15 miljoen euro. Op een later tijdstip moet (liefst Europees) bepaald worden of dit fonds uitbreiding krijgt en hoe het dan gevuld moet worden, eventueel toch ook door de schippers.
De ASV: heeft tijdens het overleg uiteengezet dat een fonds (waar schippers aan bij zouden moeten dragen) op veel weerstand kan rekenen, omdat schippers eerder veel geld in een fonds (Reservefonds) hebben gestort, waar zij zelf geen/nauwelijks profijt van hebben gehad. Bovendien is aangehaald dat daarbij het vertrouwen van de schippers geschaad is, omdat door anderen (ESO en EBU) een groot deel van dit geld - wat duidelijk geoormerkt was voor andere doelen die rechtstreeks verbonden waren met de particuliere schipper- toegeëigend is. Naar de protesten van de schippers is niet geluisterd, evenmin als er geluisterd is naar het voorstel vanuit de ASV (toen al) om dit geld voor eenvoudige vergroeningsmogelijkheden voor de schipper in te zetten (zonnepanelen bijvoorbeeld).

2 CCR-technische regelgeving
De ASV-opstelling is, dat in een Geen Deal pertinent moet worden opgenomen, dat de bestaande oudere vloot op één of andere wijze gevrijwaard moet worden voor nieuwbouweisen, waarvan nut, noodzaak en financiële c.q. technische haalbaarheid niet zijn aangetoond.
In de eindversie vinden we enkel betreffende de CCR, dat de Minister zich verbonden heeft om de CCR-visie betreffende uitstoot en luchtkwaliteit in Nederland ten uitvoer te brengen, maar niets over onze eis tot vrijwaring.
De Minister; in het gesprek van 11 juni bleek dat de Minister zich erg goed bewust is van deze problematiek en zich in wil zetten om dit struikelblok weg te nemen/ c.q. hanteerbaar te maken voor de schippers.

3 het vergroenings-label
De opstelling is, dat het Green Award label niet gehanteerd kan en mag worden in deze Deal en
vervangen moet worden door een vergroeningslabel, waarvoor de eisen in samenspraak met de binnenvaart dienen te worden opgesteld.

Positief: Green Award is uit de tekst verwijderd. Het nieuwe labeling-systeem wordt redelijk uitgebreid en positief behandeld.
Dit is onvoldoende omdat: het "vergroeningslabel" nog steeds gebruikt mag worden ter beoordeling van financiering en transport-afsluiting en havengelden/ milieuzones.

4: Alternatieve aandrijfsystemen en energiedragers
De opstelling is, dat alternatieve aandrijvingen en/of energiedragers niet prematuur gepromoot mogen worden ten overstaan van andere vergroenende systemen of oplossingen.
In de eindversie is het expliciet promoten van bv. LNG of dieselelektrisch varen niet meer aanwezig, maar wordt het vermeld als "ondersteunend". Diverse initiatieven worden in een apart hoofdstuk
vermeld, maar invulling en uitwerking dienen nog te gebeuren.

Positief: Ook hier is de tekst nog wat aangepast in een iets positievere zin, maar de RED II overeenkomst komt uitdrukkelijker in beeld met een verplichting tot gebruik van meer milieuvriendelijke brandstoffen c.q. toevoegingen.
Onzekere uitkomst: De vraag is of dat negatief voor de schipper uit gaat pakken. Zolang de alternatieven breed beschikbaar zijn? Schaarste kan de prijs sterk opdrijven en het verleden leert dat dat niet of nauwelijks door te berekenen is aan de klanten.

5: Financiering en bedrijfsvoering:
De opstelling van de ASV is dat financiering van aankopen en onderhoud van schepen en/of de exploitatie ervan niet afhankelijk mogen worden gemaakt van een vergroeningsplan of
vergroenings-beoordeling.

Positief: Ook hier is in de eindversie de rol van financiers minder controversieel vermeld, maar laat men het meer aan de beoordeling van de banken over.
Verladers: Betreffende de rol van verladers wordt nog steeds vermeld, dat vergroening een criterium kan zijn bij toewijzing van lange termijncontracten.
Kritische noot: Over de handelwijze op de spotmarkt geen woord in de Green Deal.

Conclusie betreffende de Green Deal:
De belangrijkste breekpunten voor de ASV zijn nog steeds van toepassing. Veel wordt naar de toekomst geschoven en behoeft nog nader (Europees) overleg.
In het onderdeel "Acties overheid" had de overheid ons op deze punten de overtuiging kunnen geven daadwerkelijk deze breekpunten uit de wereld te willen helpen. De instelling van een ad-hoc fonds van 15 miljoen euro is uiteraard welkom, maar een druppel op de gloeiende plaat.
Men is ons in een paar zaken wel tegemoetgekomen, ook betreffende het onderwerp "motoren" en uitstoot, maar niet betreffende het voortbestaan van de vloot, milieuzones, het gebruik (misbruik) van een labeling-systeem en de invulling van het fonds; in eerste instantie een dotatie door de overheid, maar daarna?

En nu? Er is hoop op een toekomst voor de binnenvaart en vertrouwen in de Minister
Hoewel de ASV de Green Deal niet tekent en veel kritiek heeft op de Deal zoals hij er ligt, heeft de ASV heel veel vertrouwen in de inzet van deze Minister om stappen te zetten richting het oplossen van de genoemde struikelblokken, specifiek richting CCR/CESNI. Of deze stappen voldoende en op tijd zullen zijn, dat valt nog niet te overzien.

Gerberdien le Sage, Esther Lubbers, Sunniva Fluitsma

Met dank aan Jos Evens voor zijn scherpe blik

Werkgroepen havens

Overleg Zaanstad

1. **Aanwijzingsbesluit ligplaatsen vaartuigen**
Er ligt een nieuw aanwijzingsbesluit ligplaatsen vaartuigen. Het besluit is duidelijk en transparant. Echter, af en toe vinden wij de aanduidingen van de ligplaatsen onduidelijk. Zo missen wij begrippen als “Voorzaan” en “oude haven”. “Ten Noorden van de Den Uijlbrug” kan meerdere plekken betekenen.

2. **Ligplaatsenbeleid toch sterk verslechterd: Zaanstad komt afspraak tot overleg niet na.**
Hoewel de havendienst Zaanstad vond dat de ASV niet de publiciteit had mogen zoeken betreffende het voornemen om de maximale ligplaatsduur terug te brengen van 2 maanden naar 1 week, omdat “we nog met elkaar in gesprek waren”, heeft de ASV daar vervolgens niets meer op mogen vernemen. Bij het “aanwijsbesluit ligplaatsen vaartuigen” leek het zo te zijn dat de maximale ligplaatsduur van 2 maanden gehandhaafd zou blijven. Bij navragen echter blijkt dat niet het geval. In bijna alle gevallen is de ligplaatsduur teruggebracht tot maximaal 2 weken. Het lijkt of men vindt dat men de ASV tegemoetgekomen is door de duur “slechts” terug te brengen naar maximaal 2 weken i.p.v. maximaal 1 week.
De ASV daarentegen vindt dat Zaanstad de schippers aardig in de kou zet. Hieruit blijkt maar weer dat we vooral niet moeten wachten met het in kennis stellen van voornemens van overheidsinstanties.

3. **Plaatsen extra paal i.v.m. ligplaatsnemen kleinere schepen**
De ASV had opgemerkt dat de nieuwe palen in de Houthaven te ver uit elkaar staan voor een klein schip. Kleine schepen kunnen dus geen ligplaats meer nemen in Zaanstad. Inmiddels is er een aanvraag gedaan voor het plaatsen van een extra paal i.v.m. ligplaats kleine schepen.

4. **Afloopmogelijkheden**
De ASV heeft aangegeven dat zeker bij de Prins Hendrikkade er te weinig goede afloopmogelijkheden zijn (om aan bewoners tegemoet te komen heeft men afstand gecreëerd tussen de kade en het schip). Volgens de ASV is een afloopmogelijkheid een voorziening, die hoort bij een plaats waar havengeld voor dient te worden betaald. Net zoals men daar het huisvuil kwijt moet kunnen en water moet kunnen laden (wat ook kan).
De afloopmogelijkheden aan de Prins Hendrikkade worden na de zomer uitgebreid met een breder platform aan de noordkant van de Prins Hendrikkade I. De rest van de afloopmogelijkheden blijven bestaan.

5. **Bouwontwikkeling langs de Zaan**
Na uitleg over het bouwproject Brokking aan de Zaan bleken er zorgen te zijn over de nautische veiligheid en infrastructuur (het lijkt of er geen/onvoldoende rekening wordt gehouden met de binnenvaart).

6. **BMS/Verkeersmanagement bruggen**
In Zaanstad is men tevens bezig met een nota verkeersmanagement. Hierin worden zowel de brugbediening voor de droge als voor de natte kant beschouwd. Er zijn meerdere knelpunten benoemd als er gedacht wordt aan konvooivaart en/of spitsstremmingen. Voordat hier een standpunt over ingenomen wordt, moet dit eerst onderbouwd worden a.d.h.v. een onderzoek.
Op de vraag van de ASV of het onderzoek dat RWS gehouden heeft m.b.t. tot de gevolgen van spertijden (lost weinig tot niets op wat betreft congestie wegverkeer maar levert wel veel overlast op voor vervoer over water) hier bekend is, wordt positief geantwoord (maar welke conclusies men daaruit trekt?).

7. **Stand van zaken ongeval Bernardbrug**
Men is (nog steeds) *in afwachting van het onderzoeksrapport van de OVV (onderzoek raad voor de veiligheid). Het politieonderzoek ligt bij het OM. A.d.h.v. de uitkomsten kan men bekijken of er aanpassingen nodig zijn, die mogelijk vertaald worden naar landelijke normen.*
Een nader onderzoek met een full bridge simulator heeft nog niet plaats gevonden.

8. **Op afstand bedienen Zaanstad/Noord-Holland**
De ASV heeft dit punt ingebracht waarbij de ASV heeft gewezen op de risico’s bij bediening op afstand gezien de gevolgen van een brandje, waardoor op de Limburgse Maas de kunstwerken gedurende langere tijd niet meer bediend konden worden (en de scheepvaart stil kwam te liggen). Daarbij heeft de ASV nogmaals aangegeven dat te veel bedieningen vanuit een centraal punt de zaak heel kwetsbaar maken. Ook is inmiddels bevestigd dat de kunstwerken heel kwetsbaar zijn voor hackers. Zolang dat niet veiliger is, zou men zeker terughoudend moeten zijn met het bedienen op afstand. Het antwoord van Zaanstad: *In Zaanstad is de Centrale Brugbediening zodanig ingericht dat er altijd lokaal kan worden bediend als de Centrale Post uitvalt.*

9. **Geen/nauwelijks kennis over de binnenvaart binnen de gemeenteraad A:**
De ASV heeft gemerkt (tijdens de verkiezingstijd waar de ASV contact heeft gezocht met diverse partijen) dat er binnen de gemeenteraad eigenlijk geen of nauwelijks kennis is over de situatie van de binnenvaart en wat bouwprojecten betreft ook niet over de situatie ter plaatse. Het havenbedrijf herkent deze opmerking niet. Volgens het havenbedrijf zijn *de betrokken wethouders op de hoogte van lopende zaken. Er wordt gewerkt aan het implementeren van delen van de Richtlijnen Vaarwegen in Ruimtelijke plannen om de nautische infrastructuur te borgen.*

10. **Geen/nauwelijks kennis over de binnenvaart binnen de gemeenteraad** B: Gedurende de verkiezingen heeft de ASV gemerkt dat de politieke partijen eigenlijk geen idee hebben wat er speelt rond de scheepvaart, bruggen en sluizen. De ASV vraagt of het een idee zou zijn gezamenlijk een soort informatiemiddag te organiseren. *De aanwezigen vinden dit een goed idee en BLN stelt voor om een lunchbijeenkomst te organiseren voor een brede doelgroep (schippers/operators/politiek/…). Opzet is dit in het najaar te organiseren.*

11. **Pleziervaartuigen hoeven geen havengeld te betalen. Beroeps-**

vaart wel.
De ASV heeft haar verbazing uitgesproken over het feit dat (grote) pleziervaart in Zaanstad vrijgesteld is van havengeld, waar de beroepsvaart dit wel moet betalen. Het lijkt ons de omgekeerde wereld. Degenen die voor hun luxe varen hoeven niets te betalen, degenen die het voor hun broodwinning (en het algemeen belang; goederen dienen vervoerd te worden tenslotte) moeten wel betalen. Dat lijkt ons rechtsongelijkheid die niet te verklaren is. Volgens Zaanstad is dat omdat de "pleziervaart" geld zouden besteden in de gemeente. Een niet te controleren, dubieuze reden volgens de ASV. Vreemd is dat men zich wel bezorgd maakt over het feit dat historische vaartuigen met een CvO groot pleziervaartuig, die een uiterlijk hebben van een beroepsschip en het ENI-nummer voeren, worden gesignaleerd in het binnenhavengeldsysteem. Volgens de AV voor het **Binnenhavengeld zijn pleziervaart en historische schepen, die in het register varend erfgoed staan en een vaste ligplaats hebben in Zaanstad, vrijgesteld van Binnenhavengeld.**
Een oplossing om niet meer gesignaleerd te worden in het BHG-systeem is of het Europanummer niet meer voeren (wat mag volgens art. 3.13, vierde lid BVR) of een account aan te maken met scheepstype pleziervaartuig. Dit geeft echter nog geen garantie dat het schip niet wordt gesignaleerd. Dit is ook met Port of Amsterdam besproken. Aan de Stichting Varend Erfgoed wordt een schepenlijst gevraagd die hiervoor in aanmerking komen.

12. **Sail 2020.**
Samen met St. Sail en PoA is Zaanstad bezig met de voorbereiding op Sail 2020. Er dient eerst een bestuurlijk akkoord te zijn, waarna de plannen verder uitgewerkt kunnen worden.

13. **Aanbrengtocht historisch varend erfgoed 24 juli 2019.**
De PNH heeft aan de aannemer van de Wilhelminasluis verzocht de bloktijd in de ochtend te kunnen gebruiken voor het doorschutten van een vloot van ong. 50 historische vaartuigen. Hierdoor wordt de binnenvaart minder gehinderd tijdens de reguliere schuttijd.

14. **City swim zondag 30 juni 2019**.
(Voorlopig plan) snelheidsbeperking van 12.30 tot 19.00 uur een aantal uren nabij Zaanse Schans.

15. **Bijzonder transporten**
Er zijn verschillende bijzondere transporten met brugdelen voor de Amalia- en Leeghwaterbrug over de Zaan getransporteerd. Hiertoe waren er verschillende beperkende maatregelen voor de scheepvaart en dit is goed verlopen dankzij o.a. de medewerking van de binnenvaart.
Opstelplaats Amaliabrug: de PNH heeft een maximale diepte afgekondigd voor de opstelplaats voor de Amaliabrug tot 2 m, omdat er niet gebaggerd kan worden.
Het verwerken van verontreinigd bodemslib is in heel Nederland problematisch, waardoor baggeren haast niet mogelijk is. Er wordt afgewacht op de komst van een nieuwe richtlijn. Tevens heeft de PNH het gebruik van de boegschroef verboden. Zaanstad heeft hierop een opmerking gemaakt richting de gebiedsmanager van de PNH, dat dit tegen de gebruikelijke werkwijze is van de binnenvaart. Immers wordt juist een boegschroef gebruikt op plaatsen waar gemanoeuvreerd moet worden, zoals een ligplaats. Tevens is vaak de bemanningssterkte hierop aangepast, doordat schepen zijn uitgerust met een boegschroef.

Tenslotte: tijdstip volgende vergadering
De ASV vraagt om het vergadertijdstip aan te passen zodat de ASV, met haar varende bestuur, meer mogelijkheid heeft de overleggen bij te wonen. Dit verzoek wordt afgewezen.

Tot zover, Sunniva Fluitsma.

WBR

22-5-2019

Eerst even een vooroverleg gehad met Leny van Toorenburg, Ronald Versloot, Marius Kornet, Daniel Vidakovic, Lijdia Pater, Jessica van den Akker en Paul Markusse.

We hebben even de agenda door gesproken en dat ging prima. We waren het met elkaar eens over de punten.

Om 10. 00 begint de vergadering. René de vries wil graag even beginnen met een voorstelronde.

Aanwezig waren: Frank Put, Willem de Weerd, Jannet Bredius, Marius van den Ouden, Johan Gille en Peter Vervoorn, Lui Choi-Bing en van de gemeente Rotterdam Henk de Kok en Marcel vd Bergh.

Coolhaven gebruik ligplaats
Er zijn ligplaatsen. Vanuit de BLN willen ze graag duidelijkheid van de gemeente waarom je er niet mag liggen. Er worden ook schepen weggestuurd. En hoe moeten schippers weten dat daar een afmeerverbod is. Er staan immers geen borden? De gemeente is bezig om een stuk bij de Coolhaven en Aalbrechtskade voor een bepaalde periode vrij te maken voor binnenvaart. Er wordt ook gevraagd waarom de binnenvaart daar weg moet. Vroeger lagen er altijd schepen. De gemeente zegt dat zij dat stuk van het havenbedrijf hebben overgenomen. De gemeente heeft er geen baat bij dat daar binnenvaart ligt. Ze verhuren de kade voor commerciële doeleinden, maar de gemeente verhuurt geen ligplaatsen aan de binnenvaart. De gemeente is wel aan het onderzoeken om tijdelijke ligplaatsen beschikbaar te stellen voor de binnenvaart voor de rusttijden, maar niet permanent. Ze willen een duur van 72 uur instellen. Wanneer dit in zal gaan, is nog niet bekend. Willem de Weerd van het Havenbedrijf is in gesprek met de gemeente hierover.

De volgende opmerking aan de gemeente is dat in alle havens die zij terug krijgen van het Havenbedrijf geen ligplaatsen meer zijn voor de binnenvaart. De gemeente geeft aan dat ze niet verhuren aan de binnenvaart, dus het komt erop neer dat in de havens die naar de gemeente gaan de binnenvaart niet meer welkom is. Dat is toch wel een dingetje aangezien er steeds meer havens naar de gemeente gaan. De volgende vraag was hoe het dan zit met het Noordereiland aan de binnenkant. Die is ook van de gemeente. Gaan daar de ligplaatsen dan ook weg? Daar werd op geantwoord, dat er binnen Rotterdam een aantal kades zijn die niet meer gebruikt worden en dan terug naar de gemeente gaan. De Prins Hendrikkade is één van

die kades, waarbij opgemerkt wordt dat het havenbedrijf heeft aangegeven het meest oostelijke en westelijke deel graag wil houden voor de binnenvaart. Conclusie: het havenbedrijf blijft erop toezien dat de ligplaatsen niet weggaan. Toen is de vraag anders gesteld: als er havens worden overgedragen door het havenbedrijf aan de gemeente, zou er dan eerst met de branche organisatie kunnen worden overlegd, zodat we nog enige inspraak hebben? Het havenbedrijf vindt dat prima.
Maashaven herinrichting

De projectmanager vertelt hoe de stand van zaken is m.b.t. de Maashaven. Hij laat tekeningen zien hoe het eruit moeten komen te zien. Er wordt hard gezocht naar aannemers, die de pontons willen verbouwen. Ze doen hun uiterste best om het voor Kerst af te krijgen, maar dat zal nog een spannende race zijn. Dit kan niet worden beloofd.

Er wordt een tekening getoond van de ponton waar langliggers komen te liggen. Daar zijn 3 vakken getekend waar deze mogen komen te liggen. De rest is voor varende schepen. Er komen nieuwe walstroompunten, 24 stuks. Dat zijn er meer dan ingetekend. Op de tekening stonden schepen ingetekend van 9,5 m breed. Naar mijn weten liggen er niet zoveel schepen van 9,5 m aan de ponton. Als er kleinere schepen liggen, kunnen er meer liggen en dan zal hetzelfde probleem ontstaan, dat er nu ook al is: te weinig walstroompunten, vooral in het weekend. Er wordt geantwoord dat in de nieuwe situatie niet te breed gelegen kan worden en dat er dan genoeg punten zijn. Ik geef nogmaals aan dat er kleinere schepen liggen en er daardoor dus meer schepen kunnen liggen. Ze beloven ernaar te zullen kijken.

Leny geeft aan dat de ASV een brief heeft gestuurd in februari en dat het dan niet gepast is om die pas in het WBR te behandelen.

Ik gaf aan dat de palen te laag zijn en het touw dan op de bolderpen blijft haken. Dit lijkt mij geen veilige situatie. Het Havenbedrijf geeft aan hier ook al naar te hebben gekeken. De pontons zijn oud en de huidige draagkracht van de bolders is 2,5 – 4 ton. Dat is te weinig naar de huidige maatstaven. Dat het altijd goed is gegaan, komt doordat de pontons verankerd waren en daardoor mee konden bewegen. Nu komen de pontons aan palen te liggen en daardoor kunnen ze niet meer mee bewegen. De nieuwe bolders zullen 25 ton aan kunnen. Als ze te hoog komen, gaat dat voor problemen zorgen, aldus het Havenbedrijf. Ze geven aan dat de touwen dan maar langer gezet moeten worden om te voorkomen dat de kracht op die ene bolderpen aankomt. Ik antwoord dat dat ten koste gaat van ligplaatsen. Leny reageert dat we maanden geleden in de maassilo dit ook al hebben aangekaart en dat het nu nog steeds niet goed genoeg is opgelost. Ronald vraagt om te kijken of er meer pennen aan kunnen. Het Havenbedrijf vraagt of het wenselijk is om op alle korte steigertjes aan de kant van de Maassilo trappen te plaatsen. Zij willen 2 steigers van 2 trappen voorzien. Wij geven aan het dan beter is om aan het eind van de steigers een hoge trap te plaatsen, zodat je er aan beide kanten op kunt. Dan hoeft er per steiger maar 1 trap geplaatst te worden en kan er op alle 4 de steigers een trap komen. De 135 meter schepen kunnen vooraan in de haven liggen.

3e Oeververbinding
Het Havenbedrijf kon hier niet veel over zeggen, omdat er niet veel over bekend is. De gemeente wil graag een derde oeververbinding aanleggen. Er is naar drie mogelijkheden gekeken: de west, oost en oost-oost verbinding. West is bij de Sluisjesdijk, oost is de bocht van de Esch en oost-oost verbinding is bij Ridderkerk. West is inmiddels afgevallen. De gemeente wil alle optie open houden. Daarom hebben ze het over een oeververbinding en niet over een brug. Zoals je in de krant kunt lezen, zijn de politiek, bewoners en de binnenvaart voor een tunnel. Het Havenbedrijf zit in een groep nautiek en aan hen wordt ook gevraagd hoe zij ernaar kijken. Het Havenbedrijf vindt het vooral belangrijk dat het vlot en veilig blijft voor de scheepvaart.

Zuiddiepje en brugverbinding
De gemeente is druk bezig om zuid en omgeving op te knappen en herontwikkelen. Eén van de vele plannen die er zijn, is een wandelgebied aan te leggen. Die route zou dan over het eiland van Brienenoord lopen. Daar willen ze dan nog een brug maken, zodat je er weer verderop vanaf kunt. Nu heeft het Havenbedrijf de vraag gehad of het een probleem zou zijn als daar een tweede brug komt. Er komen daar voornamelijk zand- en grindschepen en schepen van 110 meter. Ook zitten er nog 2 bedrijven die te allen tijde bereikbaar moeten blijven. De gemeente is met hen in gesprek. De gemeente stelt voor om een brug te maken van 14 meter breed. De brug die er nu ligt, is in zo'n slechte staat dat die vervangen zou moeten worden. Dit willen ze doen door een vaste brug. Dat betekent dat de doorvaart door het Zuiddiepje niet meer mogelijk is. De schepen zullen dan kop voor het Zuiddiepje in moeten en overstuur de haven uit. Dat is geen probleem volgens het Havenbedrijf. Dat gebeurt nu ook al.

Koppelverbanden ligplaatsen o.a. Mississippihaven
Het is heel moeilijk om daar een verbinding naar de wal te maken en er is geen budget voor. Leny geeft aan dat de behoefte er wel is en dat het vrij eenvoudig opgelost zou kunnen worden door de Antarcticakade door te trekken en daarmee gelijk een oude belofte in te lossen. Het Havenbedrijf heeft dit al eerder toegezegd wanneer de nood aan de man zou zijn.
Er zal gekeken worden of er nog plek mogelijk is in de Mississippihaven en de Hartelhaven.

Dintelhaven binnenvaart
ADM zit in de Dintelhaven. Het is bekend dat de laadsteigers in slechte staat verkeren. Het Havenbedrijf is met ADM in gesprek dat dit opgeknapt moet worden. De wachtsteigers verderop zijn eigendom van EBS. Zij hebben deze steigers aan het Havenbedrijf gegeven en die wil daar nieuwe ligplaatsen maken volgens de nieuwe eisen, zodat er ook plaats is voor grotere schepen. Voor de zomer zou hier meer duidelijkheid over moeten zijn.

Drinkwaterboot
BLN zet zich al 1,5 jaar in voor een nieuwe drinkwaterboot, maar dit wil nog niet echt vlotten.

Spudpaal en kegelvoering binnenvaart
Er is gevraagd of je met een spudpaal en kegel op een spudpalenlocatie mag liggen. Dat mag. Je moet alleen wel rekening houden met de afstanden die in het BPR staan.

Botlek
Hier verandert voorlopig niks. De plannen die er waren, zijn niet de ideale oplossing. De nieuwe palen bij de kop van Jewo zijn wel in gebruik aan de binnenkant voor kleine schepen en aan de buitenkant voor grote schepen. Er wordt nog wel gezocht naar een plek voor de bakken.
Ik geef nog aan dat ASV nog een brief heeft gestuurd, maar nog geen antwoord heeft ontvangen. Daar wisten ze niks vanaf.

Rondvraag
Renovatie aan de Maaskade /Noordereiland. Daar is de BLN gaan praten met de aannemer. Nu blijkt dat de nieuwe kade geen veerbare dukdalf krijgt. Daardoor lig je daar dan heel onrustig. Het Havenbedrijf geeft aan daar niks meer aan te kunnen doen.

Wachtplaats in de 2e pet.
De containerterminals krijgen het alleen maar drukker. Er is voor de containervaart geen wachtplaats in de 2e pet. Naast de terminal zijn 3 of 4 wachtplaatsen voor de tankvaart. Er zal worden gekeken of er een wachtplaats geschikt gemaakt kan worden voor de containervaart.

Zandwinning Friscohaven.
Overdag is het hier druk met de hoppers die komen storten en de schepen die ko-

men laden. Dit zorgt voor een onveilige situatie. Het probleem wordt erkend en er zal naar gekeken worden.

Autosteiger in de Eemshaven.
We verliezen alleen maar plek. Bij de terminal mag de auto er niet meer afgezet worden. BLN stelt voor in de monding achter de boei iets te maken. Maar dat vindt het Havenbedrijf geen goed idee. Ze willen nu gaan kijken om de Albatroskade op te knappen. Deze kade is 170 meter lang en die willen ze nu inrichten als autoafzetplaats. Een enkele keer zal de kade buiten gebruik zijn als er iets bijzonders is bij Ahoy. Ahoy heeft daar loodsen.

In de Wilhelminahaven in Dordrecht is een steiger buiten gebruik (afmeerverbod). Het is onduidelijk waarom die steiger buiten gebruik is. Het Havenbedrijf geeft aan dat die in hele slecht staat is en er staan borden, maar ze moeten elke dag waarschuwen en schepen wegsturen. Bij de Gamma is een afmeerverbod. Ze gaan de ligplaatsen helemaal opknappen. Dit zal een duwbakkenplaats worden geschikt voor 8 bakken.

Ik vraag nog aan het Havenbedrijf over de Merwedehaven. Of de ligplaats terugkomt, weten ze niet. Dit is van de gemeente en daar zijn ze wel aan het kijken om eventueel een ligplaats te creëren. We geven ook aan of ze willen vragen aan de projectontwikkelaars om in de woonbrochure op te nemen dat binnenvaart ligplaatsen permanent bij de woonomgeving horen. Het Havenbedrijf zit er boven op en zal ook kijken of ze dat soort bepalingen in de huurcontracten kunnen opnemen.

De mensen van gemeente Rotterdam waren bij dit overleg en wij zijn best teleurgesteld in hun houding. Het komt erop neer dat als de gemeente er niets aan kan verdienen, dat ze er dan niets aan doen. Het Havenbedrijf zag dit ook en gaf aan dat het misschien helpt om een brief te schrijven.

Nautiek werkgroep

ASV mag meedenken in een werkgroep over nautiek voor de oeververbinding in Rotterdam, waar we samen met BLN en mensen van de woongroep bij zitten. Wij zelf hadden ook graag RWS en Havenbedrijf Rotterdam aan tafel gezien, maar dan zou het te druk worden, maar met hen zijn ze ook zeker in gesprek en ook zij willen graag weten wat hier vandaag uit komt.

De eerste afspraak was 5 juni. Ze wilden graag weten van ons wat de nadelen zijn van zo'n brug.

Er zijn verschillende fasen hoe ze dit project willen gaan leiden: Pre verkenningsfase duurt 2 jaar en tijdens deze periode worden de nautische aspecten onderzocht. Dit onderzoek bestaat uit twee stappen.

1. Wat kan er allemaal? Er zouden drie varianten onderzocht moeten worden. Aan het eind van de verkenningsfase moet de meest aantrekkelijke variant over blijven.
De gespreksleider vertelt ook in zijn verhaal dat de variant aan de Esch nog niet van de baan is. Ze willen het graag goed onderzoeken.

2. Dan gaat er gekeken worden wat de totale kosten zullen zijn en wat we hiervoor krijgen.

Vervolgens gaat we over in de planfase. Dit duurt ook 2 jaar. Ze denken dat de oeververbinding er pas in 2030 zal liggen.

Er zijn drie varianten van bruggen: de west - oost en de oost - oost verbinding. De west variant valt al weg, dus gaan we over de twee andere varianten praten. Wij geven aan het liefst voor een tunnel te kiezen, maar die is nogal duur. Toch is die optie nog niet weggedacht en daarom wordt gesproken over een oeververbinding.

We beginnen met de Brug van de Esch. We hebben heel wat punten op tafel gelegd, zoals radardekking en de breedte van de brugopening. Omdat het waarschijnlijk een stadsbrug wordt, hebben we ook aangeven dat die vaker open gaat (zo'n brug is ongeveer 14,5 meter hoog). Bij de Brienenoordbrug is onderzocht dat een opening ca. 25 minuten duurt en dat er dan aan weerszijde 10 km file is ontstaan.

De breedte is ook heel belangrijk, want in de bocht van de Esch zal de breedte die in de richtlijnen vaarwegen staat niet bereikt worden. Dan moet de brug 250 meter doorvaartbreedte hebben. Dat lukt nooit, want er moet ook een klep in voor hoge vaart. Bij de bocht hebben ze drie varianten:

1. Voor de bocht, maar daar staat het stadion in de weg.
2. In de bocht.
3. Naast de Brienenoordbrug.

Dan ontstaat er wel een hele grote balk in het radarbeeld. Omdat ze de brugopening aan de zuidkant willen maken, zouden de schepen iedere keer het vaarwater moeten kruisen. Dat gaat niet als de bruggen zo dicht bij elkaar liggen en bij de andere varianten is dat ook niet handig, omdat het vaarwater kruisen met grote objecten en bijvoorbeeld met weersomstandigheden zoals mist en wind is dat geen veilige situatie. Omdat er bij het nieuwe station een waterstation wordt gebouwd voor de spido, watertaxi en waterbus hebben we aangeven dat het wel heel druk gaat worden. Ik heb ook aan gegeven dat we niet zitten te wachten op extra verkeersbegeleiding en dat de verantwoording altijd bij de schipper blijft. Dan wordt er geopperd dat alles toch op AIS te zien is? Ik heb ze verteld dat dat niet 100% betrouwbaar is.
Als er toch echt een brug moet komen, dan moet er ook op het materiaal gelet worden. Ook het ontwerp van de brug kan veel valse echo's wegnemen. De ligging van de brug, moet ook goed naar gekeken worden. We hebben veel kunnen vertellen.

Ze willen voor juli graag een beslissing nemen welk zoekgebied het gaat worden en dan gaan ze het verder uitwerken. Ik vond het een nuttig gesprek en er zal nog wel een vervolggesprek komen, waar we ook weer graag bij aanschuiven.

Jessica

Wat u moet weten

Brugwaarschuwingssystemen
CESNI/PT heeft besloten om de brugwaarschuwingssystemen nog niet verplicht te stellen, maar wel eisen te stellen aan het waarborgen van de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepsverkeer als dit soort systemen aan boord beschikbaar zijn. Het is de bedoeling om in de eisen aan te geven wat het beoogde veiligheidsdoel is. Meer gedetailleerde technische bepalingen (voor een typegoedkeuring of iets in die trant) zouden dan eventueel later nog opgesteld kunnen worden.

Motoren
De Duitse delegatie wenst in het kader van de volgende vergadering van de Werkgroep CESNI/PT de standpunten van de collega's in te winnen over de mogelijke toepassing van artikel 35 van Verordening (EU) 2016/1628 (NRMM-Verordening) met betrekking tot het volgende project:

Een fase IIIa- of IIIb-motor van de EU of fase 2-motor van de CCR wordt gekoppeld aan een gescheiden uitlaatgasnabehandelingssysteem, dat geen invloed heeft op de gecertificeerde motor. Het totale systeem bereikt fase V van Verordening (EU) 2016/1628. Voor beide deelcomponenten - motor en uitlaatgasnabehandelingssysteem - kan een levensduur van 10.000 uur worden aangetoond [Voor het totale systeem kan een levensduur van 10.000 uur worden aangetoond].
[De motorfabrikant/fabrikant van het uitlaatgasnabehandelingssysteem/leverancier van het totale systeem neemt de verplichtingen van de motorfabrikant krachtens Verordening (EU) 2016/1628 voor rekening].

Geluidshinder aan boord van schepen

3. 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.

4. 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 ES¬TRIN nieuwe relevante en gepaste voorschriften opgenomen moeten worden.

Trillingen

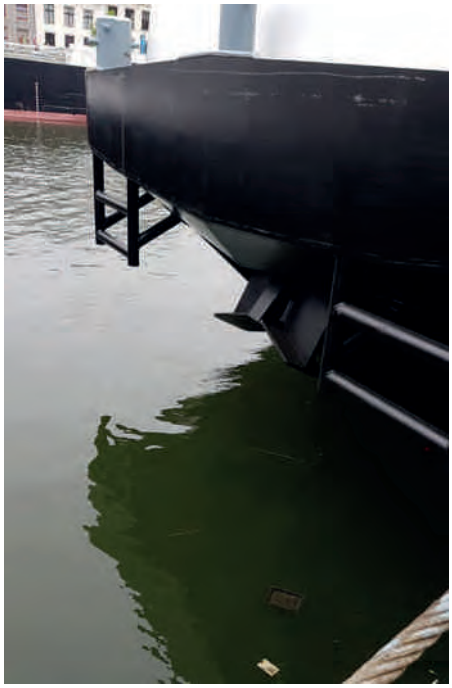
5. Gezien de openstaande vragen in verband met de complexe uitvoering door de Commissies van deskundigen en de beperkte middelen van de delegaties en het secretariaat, besluit CESNI het overleg over trillingen in dit stadium op te schorten om voorrang te geven aan de werkzaamheden met betrekking tot 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

6. 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.

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).

In gesprek met de heer van Doorn

Tijdens de beursdagen hebben Gerberdien, Doortje en Sunniva een gesprek gevoerd met Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven, de heer van Doorn. Daarbij hebben we van ons hart geen moordkuil gemaakt. We stellen het op prijs dat de heer van Doorn bereid was deze stap te zetten en tijd te investeren in een betere samenwerking met de ASV.

Wij hopen dat de heer van Doorn het gesprek net zo open en constructief heeft ervaren als wij, waarbij we merkten dat er gaandeweg het gesprek steeds ruimte kwam om goed naar elkaar te luisteren.
Uiteindelijk was de conclusie: we hadden onze contacten nooit moeten beperken tot de overleggen, die samen met BLN/CBRB gevoerd werden, want daardoor konden we nooit de diepte ingaan. We kunnen de conclusie trekken dat geen van de aanwezigen tijdens het gesprek in Gorkum de meerwaarde ziet van nog meer van de overleggen, zoals wij ze tot nu toe gevoerd hebben.

Wij ondersteunen het voorstel om ook in de toekomst met de heer van Doorn in de functie van Rijnvaartcommissaris in gesprek te blijven, waarbij de gesprekken dan tussen de ASV en de heer van Doorn plaats zullen vinden. In een andere setting dus dan we tot nu toe gewend waren, waarbij de overleggen altijd plaatsvonden samen met vertegenwoordigers van BLN en CBRB.

Inmiddels hebben de denktank en het bestuur positief gereageerd op het voorstel om de samenwerking voort te zetten in een andere setting zoals hiervoor besproken.

Wij hadden de indruk dat dat bij de heer van Doorn ook de voorkeur geniet, zodat we in klein verband met de Rijnvaartcommissaris van gedachten wisselen over diverse CCR- gerelateerde onderwerpen.
De ASV heeft daarom een bericht gestuurd naar de heer van Doorn, waarin wij uitspreken dat wij een bevestiging hierover zouden willen ontvangen waarna we kunnen bekijken hoe we dit in de praktijk kunnen uitvoeren.

Sunniva Fluitsma
Doortje Grooten-Wendt
Gerberdien Le Sage

Akte van Mannheim terug

Woensdag 22 mei jl. werd met feestgedruis de Akte van Mannheim in Rotterdam ontvangen.

Er werd gerefereerd aan de waarde die die Akte heeft gehad voor Rotterdam. Waar de Akte nu precies voor stond en nog zou moeten staan, leek echter nauwelijks een onderwerp. Want waar de Minister vrolijk spreekt over nog schonere binnenvaart wat “we” met elkaar hebben afgesproken en vergezichten als autonoom varen wat “we” allemaal schijnen te willen, gaat de Akte van Mannheim over de schippers en hun vrijheid de Rijn te bevaren. De Akte van Mannheim is opgesteld om de vrije doortocht over de Rijn te verlenen. Het ging over het opheffen van obstakels (zoals tolheffingen en regelgeving die het de schippers onnodig moeilijk maakte de Rijn te bevaren). Vrijheid was het kernwoord hierin.
Hoe wrang is het dat deze vrijheid door dezelfde CCR en ook door de beleidsmakers waarbij de Minister verantwoordelijkheid draagt, zo enorm onder druk staat. Zozeer zelfs dat mensen helemaal niet meer in deze sector willen werken.

DE VRIJHEID VAN SCHEEPVAART VOLGENS DE AKTE VAN MANNHEIM.
In 2009 schreef Niek Deen namens de ASV:
Al in de Akte van Mainz wordt als beginsel omschreven dat de vaart op de Rijn vrij moet zijn voor alle schepen.
Wat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aan eisen heeft afgedwongen, heeft evenwel tot rechtstreeks gevolg dat dit beginsel met voeten getreden wordt.
De reactie op het verdwijnen van de diversiteit van de binnenvaartvloot is te laat en te lauw: Al in 2009 heeft de ASV tenslotte middels ingezonden stukken een presentatie bij de CCR zelf en op allerlei andere manieren aan de orde gesteld, dat deze vrijheid niet afhankelijk mag worden gesteld van overdreven technische eisen.

ARGUMENTEN;
Niek Deen 2009:
Slechts indien ontoereikende veiligheid de vrije doortocht van de scheepvaart belemmert, kan er worden ingegrepen.

Maar daar waar wordt ingegrepen, is aantoonbaar NIET bij de schepen die de veiligheid belemmeren. De ROSR is dus in strijd met de Akte van Mannheim.
Helaas moeten we constateren dat de CCR bewust overgegaan is tot regelgeving, die de vloot oudere schepen zou dwingen tot koude sanering over te gaan door het onverkort doorvoeren van alle op nieuwbouw van toepassing gestelde eisen ook op de bestaande vloot.
Daarmee is de waarde van de Akte van Mannheim gedevalueerd.

Niek Deen 2009:
De ASV heeft in 2009 in Straatsburg de gelegenheid gekregen een en ander nader toe te lichten.
Ons standpunt is en was dat de eindigheiddatum van de overgangsregeling voor de oudere schepen een groot vlootsegment binnen enkele jaren het varen op de Rijn onmogelijk zal maken.

BEVOEGDHEID;
De CCR handelt daarmee in strijd met de Akte van Mannheim en daarvan is zij zich pas op 13 oktober ’09 tijdens een Raadgevende Conferentie bewust geworden na een interventie door de ASV.
Deze interventie werd ter vergadering bijgetreden door de BDS-afdeling binnenvaart, de Duitse particulieren en het CNBA, de particulieren uit Frankrijk, beiden lid van de ESO.
Waar blijft de rest van de ESO/EBU? De ASV voerde wel het woord namens de Europese Schippers Organisatie.

MISVATTING;
Zowel het bestuur van de ASV alsook, naar wij aannemen, bijna alle schippers waren ervan overtuigd dat een en ander in Straatsburg bekend was en er ondanks

dat onverdroten werd doorgegaan op de ingeslagen weg. Dit blijkt nu dus een vergissing te zijn met grote consequenties.

GEVOLGEN;
I*n 2009 schreef Niek Deen vervolgens namens de ASV:*
Tot overmaat van ramp heeft ook de Europese Commissie, kennelijk in het volste vertrouwen op de CCR-deskundigheid, dezelfde eisen van toepassing verklaard voor het verkrijgen van een zogeheten Communautair Certificaat.
En daarop is geen Rijnvaartakte van toepassing, hoe draai je zoiets terug.

Het is voor ons, en waarschijnlijk voor velen met ons, totaal onbegrijpelijk dat de informatie over de gevolgen van de eindigheid van de overgangsbepalingen nooit bij de CCR is terecht gekomen.
De eerst aangewezene om deze melding te doen was de NTK (de Nautisch Technische Kommission für die Rheinschiffahrt).
Kennelijk is dat niet gebeurd en daarvoor kunnen gedupeerden alle leden van deze club de nodige verwijten maken. Echter verwijten lossen het probleem niet op maar er moet wel iets gebeuren.
Te goed van vertrouwen zijn kan grote gevolgen hebben dat moge bekend geacht worden.

DAADKRACHT;
In 2009 riep Niek Deen namens de ASV op:
Laat eenieder de hand in eigen boezem steken en trachten samen met de ASV het tij te keren en alsnog een aanvaardbare oplossing te bewerkstelligen.
De NTK zal een verklaring moeten doen uitgaan naar de CCR met het unanieme advies om een en ander nader te bezien.
Een vaststelling van welke veiligheidseisen uit het totale pakket nuttig en uitvoerbaar zijn is al een begin. Daarnaast zal duidelijk gemaakt moeten worden dat een uitstel van de eisen totaal niets oplost.

Een groot gedeelte zal weer terug moeten naar haar eerdere status namelijk:
Slechts toepasbaar bij N.E.U (Neubauten, Ersatz und Umbau).
Op z'n Hollands gezegd, alleen toe te passen bij Nieuwbouw, Vervanging en Ombouw.
Mocht het tot succes leiden dan hebben we niet voor niets, zij het ter elfder ure, het Duitse onderzoek uit 2001 vertaald en gepubliceerd.

10 jaar later:
Is er nog helemaal niets wezenlijks gebeurd op wat moratoria na, die speciaal ontwikkeld werden, omdat ook nieuwbouwschepen niet bleken te kunnen voldoen aan een aantal nieuwbouweisen. Vervolgens werden de nieuwere schepen vrijgesteld van de onmogelijke geluidseisen onder het mom van "ze voldeden al"; aantoonbaar onjuist. Maar het doel zoals terug te lezen in het rapport uit 2002 "schepen van de toekomst": het uit de markt halen van de oudere schepen wordt daarmee wel bereikt. Want laten we niet vergeten: de Akte van Mannheim, die toch voor vrijheid van de scheepvaart staat, is door de CCR misbruikt om onvrijheid van mogelijkheden voor voortbestaan af te dwingen middels eisen waarvan men -aantoonbaar- wist, dat dat de oudere en dus alle kleinere schepen de kop zou kosten.

Modal shift?
Na jarenlang gehoord te hebben dat het allemaal wel mee zou vallen, wil men nu opeens van ons een oplossing horen voor de omgekeerde modal shift. Die oplossing kunnen wij niet geven. Die oplossing wil noch de CCR noch het Ministerie van IenW werkelijk proberen te bereiken. We kunnen geen andere conclusie trekken dan dat we in sneltreinvaart op de afgrond afstevenen, gehuld in fake-argumenten als "afspraak is afspraak".

De Minister is Feijenoord aanhanger en haar zou het passen om in die geest te handelen: Geen woorden, maar daden graag.

ASV
mei 2019
Sunniva Fluitsma
(en oktober 2009 (Niek Deen)

Huisvuil

De huisvuilsoap gaat door

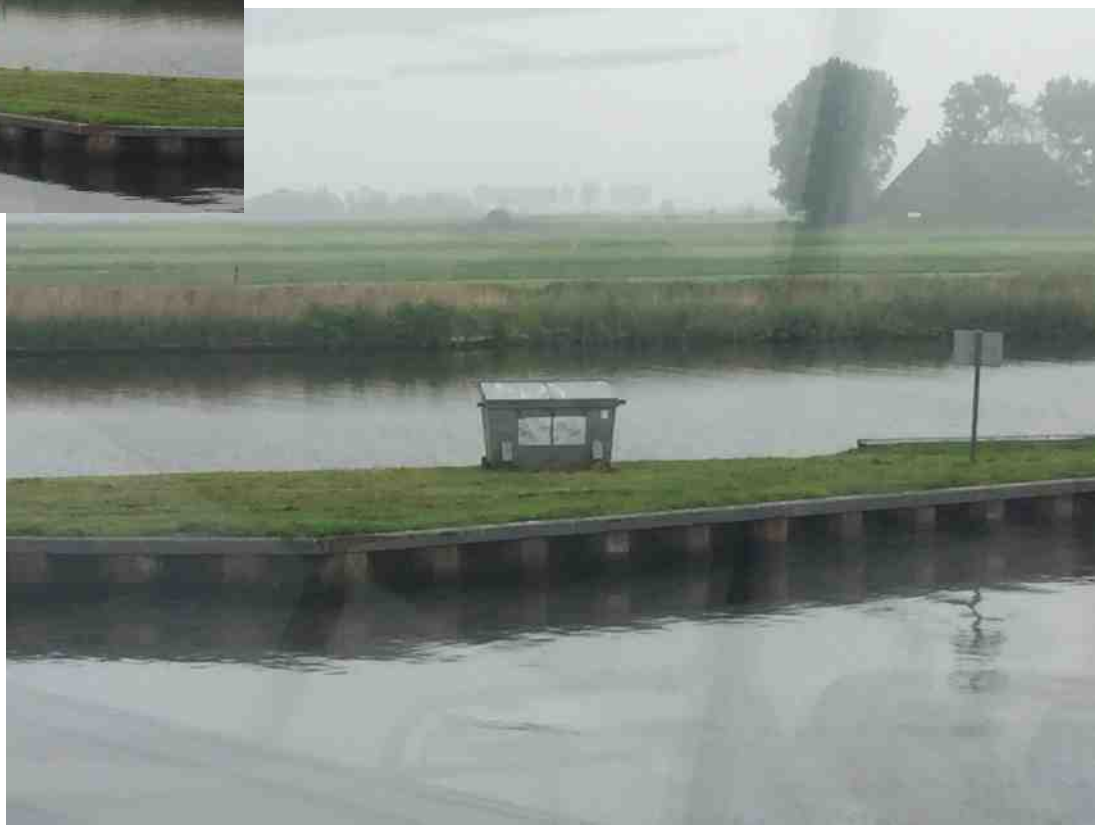
De ASV ontving onderstaand bericht van Klaas Langius, MTS Nikki.

“Vanmorgen voer ik over het pittoreske Biggemeer aan het Prinses Margrietkanaal t.h.v. km 57.

Daar ergerde ik mij aan een vuilnisbak, die daar geplaatst is voor de pleziervaart. De binnenvaart moet zoeken naar een container en als je er één vindt, dan moet je een pasje hebben, maar hier staat er één voor “iedereen”.

Dat geldt natuurlijk niet voor Rotterdam, want daar zijn er vele en zelfs vaak zonder dat je een pasje nodig hebt. Zelf hebben wij wel een pasje, maar dat geldt niet voor iedereen.”

En weer heeft de ASV bij de politieke partijen aandacht gevraagd voor de wijze waarop de Minister de intentie van het CDNI akkoord niet naleeft.



Vervolg huisvuilsoap

Wel een abonnement en toch je huisvuil niet kwijt kunnen

Het is redelijk stil rond de afvalproblematiek in de binnenvaart. Wel worden we regelmatig gebeld, omdat men vindt dat er veel afval in het water drijft en men aan ons vraagt of de schippers daar de oorzaak van zijn. Dan weet men ons te vinden, maar een oplossing voor de afvalproblematiek ontstaan door Rijkswaterstaat onder de vorige Minister (Schultz) lijkt er niet te komen.

Veel schippers hebben hun eigen "oplossingen" gevonden, zoals mee naar het waladres nemen, in containers langs de weg gooien, wachten tot je in België of Duitsland je vuilnis kwijt kan etc.

Er zijn ook schippers die wel een abonnement hebben afgesloten. En ook die schippers lopen tegen de nodige problemen op.

Zo ontvingen wij het volgende bericht:
Ik zie op Facebook vaak dingen voorbijkomen betreft afval. Wij hebben ook het een en ander meegemaakt en we vinden dat ook jullie daarvan op de hoogte moeten zijn.
We hebben 4 vuilniszakken aan boord staan. We hebben 2 keer geprobeerd om die vuilniszakken in te leveren, maar de eerste keer staat de container buiten werking en tweede keer zit er een vuilniszak klem in de bak: leuk grapje, maar doordat je die kaart ervoor houdt, slaat die wel aan. Dit probleem hebben we al zeker 6 keer gehad vanaf dat we het abonnement hebben. We werden er op zijn Hollands gezegd doodziek van en hebben de vuilniszakken voor de container gezet in Sambeek. Toen kwam de sluismeester zijn hok uit. We moesten die zakken weer mee nemen, anders deed hij de sluis niet open. We probeerden de man uit te leggen wat het probleem was, maar daar had hij niks mee te maken. Na zeker 15 minuten vastgezeten te hebben en gedreigd te hebben met een aangifte van gijzeling heeft de sluismeester zijn hoofdkantoor gebeld en die zei dat we de vuilniszakken weer aan boord moesten nemen en dat anders de kosten van het opruimen voor ons waren. Dit hebben we niet gedaan. De sluismeester moest wel de sluis openzetten van het hoofdkantoor.
We hebben het huisvuil niet mee terug genomen, omdat we het kookpunt bereikt hebben. We hebben het grootste afval abonnement en we hebben een huis. Daar betalen we ook heffingen, terwijl we er haast geen gebruik van maken en ondertussen kan je nergens je vuil weggooien: óf er staat geen container meer óf er zit een vuilniszak vast! Ik heb hier al eens voor naar het SAB gebeld. Die zeiden toen "dat is een fout van uw collega's als er een zak klem zit".
Ik heb toen tegen die desbetreffende vrouw gezegd: "het gebeurt vaker, dus misschien deugen die containers niet". Dat vond zij natuurlijk niet. Ondertussen kost het ons zo meteen weer tijd, geld en moeite om een rechtszaak te gaan voeren over een paar @#$%vuilniszakken. Wat ik nu ga doen is een mail schrijven naar het SAB, waarbij ik hen aansprakelijk stel voor de kosten die ontstaan.

Inmiddels is de mail gestuurd en heeft het SAB gereageerd op een wijze die veel schippers niet zal verbazen. De reactie van het SAB op de mail:

"Vervelend voor u dat u de situatie zo hebt ervaren. We begrijpen dat het voor u, zeker bij warm weer, zeer vervelend is als de SAB-containers niet bereikbaar zijn of niet opengaan om uw afval daarin te deponeren. Wellicht dat u bij de SAB een klacht kunt indienen zodat ze uw probleem spoedig kunnen verhelpen.

Voor wat het handhavend optreden van onze medewerker (BOA) betreft, is het Rijkswaterstaat beleid erop gericht om strafrechtelijk op te treden bij constatering van afval dumpping bij de sluizen. Dit om het naleefgedrag te verbeteren. Het achterlaten van vuilnis op de sluizen nodigt andere schippers uit om hetzelfde te doen en dat is net wat Rijkswaterstaat wil voorkomen.

Het is ook Rijkswaterstaat beleid dat bij constatering van een mogelijk strafbaar feit de sluismeester de schutting even stillegt in afwachting tot de komst van de BOA.

Wanneer een container niet opengaat, kunt u rechtstreeks met SAB-contact opnemen. Er kan dan meteen gekeken worden wat het probleem is. Wanneer een container daadwerkelijk niet werkt, of de cardreader werkt niet, kan SAB direct een monteur ter plaatse sturen. In geen geval mag het afval naast de container worden geplaatst.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd."

Vervolgactie van de schipper:
We hebben het SAB gelijk die maandag gebeld. Zij zouden het "in behandeling nemen". Vorige week heb ik nog maar eens teruggebeld. Toen hebben ze mij beloofd met RWS in gesprek te gaan, maar ben weer niet teruggebeld.
Ik heb het SAB ook laten weten, dat we bij geen goede afloop van deze zaak -en dan bedoel ik daarmee dat er toch een procesverbaal komt- we ook het afval abonnement op zeggen. Want als het risico er is om toch bekeurd te worden, neem ik liever dat risico zonder een duur abonnement. De reactie van het SAB bij het tweede telefoongesprek was dat zij niet verantwoordelijk zijn voor onze afval- dumping (zoals zij het noemen). Ik heb hen verteld dat ik dat anders zie: er staan nu eenmaal minder containers nu er gewerkt wordt met dat pasje en op de Maas betekent dat één container per sluis. Ik heb hen gezegd dat ik het belachelijk vind dat er geen backup is (twee containers per sluis). Ik kreeg toen het antwoord: *"weet u hoe vaak het wel goed gaat met deze containers?"*
Volgens het SAB waren we eigenlijk de enige bij wie het mis gaat. Ook krijg je voortdurend als antwoord: "je had het SAB moeten bellen, als die container het niet doet". Dat gaat allemaal zo makkelijk in het weekend: er was niemand te bereiken!!

G.A van Heusden (ms Valerio)

Verslag strategisch brancheoverleg ILT

Namens de ASV zijn Sunniva Fluitsma en Ron Breedveld aanwezig.

Daarnaast:
Annet Bronnewasser (ILT0 - Kees Hoppener (ILT) - Karin van Duinen (ILT) - André Waling (ILT) - Annelies van Dijk – Volker (IenW) - Robert Kasteel (CBRB) - Lijdia Pater – de Groot (ILT) - Co Abercrombie (BLN) - Bert Klein (Nautillus) - Chantal Schillemans (Waterbouwers)

Opening en mededelingen

1. Vaststellen agenda

Omdat zij niet het gehele overleg aanwezig kan zijn, wordt begonnen met het onderwerp van Karin van Duinen. Er komt een onderzoek naar ongevallen in de binnenvaart in Nederland. ILT heeft 400 meldingen van aanvaringen in ruim een jaar tijd. Het grootste deel daarvan zijn eenzijdige aanvaringen. De kosten voor de overheid aan schades bedroeg 55 miljoen euro. Waarschijnlijk is 90% van de aanvaringen het gevolg van menselijk gedrag. De organisaties worden gevraagd mee te denken over de oorzaken en hoe het aantal aanvaringen kan worden teruggedrongen. CBRB stelt voor om, via de IVR, de verzekeraars erbij te betrekken. ILT heeft gemerkt dat verzekeraars terughoudend zijn in het delen van informatie. De drie recente aanvaringen waar passagiersschepen bij betrokken waren, komen ter sprake en CBRB merkt op passagiersschepen 'bashen' niet de bedoeling is.
De ASV wil wel meedoen in de overleggroep, maar stelt voor zaken zoveel mogelijk digitaal te doen.

2. Stand van zaken actiepunten uit het verslag

a. afstemming ILT en ISZW, n.a.v. onderwerp handhaving Arbeidstijdenrichtlijn
Er is niet veel overleg en samenwerking geweest tussen ILT en ISZW. Alleen bij hotelschepen werkt men samen en dan doet ILT de nautische bemanning en ISZW het hotelpersoneel in het kader van de Arbeidstijdenrichtlijn. Er is sprake van vermenging van sociale en technische wetgeving wat voor ILT lastig is. Met name worstelt ILT met de Arbowet. ISZW heeft dat 'over de schutting gegooid' naar ILT.

b. stand van zaken certificering drijvende werktuigen
Gaat vooral over koppelpontons. Die moeten eind dit jaar gecertificeerd zijn. Er staat een overleg gepland met de Waterbouwers, waarin de problemen in detail zal worden besproken.

c. invulling begrip redelijkerwijs met betrekking tot geluidseisen

Het moratorium van de geluidseisen komt per 2020 te vervallen. ILT kijkt nu naar de uitvoering van de overgangsbepalingen. ILT betrekt het Ministerie erbij en wil een beleidsregel en geen ministeriële regeling. Dit omdat het proces van een beleidsregel korter is. Het is niet de bedoeling dat de binnenvaart op hoge kosten wordt gejaagd, aldus ILT en vraagt zich af wat de term "redelijkerwijs" in moet gaan houden.

De hoogte van investeringen kan bijv. afhangen van de omzet, waarbij de ASV opmerkt dat omzet iets anders is dan winst. Beter zal dan zijn een maximum investeringsbedrag te hanteren (crisishardheidsclausule als voorbeeld) of zoals Duitsland doet schepen zonder personeel anders behandelen bij o.a. de geluidseisen.

Er is al een overleg geweest met CBRB en rederijen om het uitvoeren te inventariseren. De ASV vraagt waarom dit overleg alleen met CBRB en rederijen heeft plaatsgevonden. ILT gaat een overleg plannen waarvoor ook de andere organisaties zijn uitgenodigd.

Uiteindelijk zal de beleidsregel bindend zijn v.w.b. het in Nederland keuren. Individuele certificaathouders kunnen altijd bezwaar aantekenen/in beroep gaan. Bij dit onderwerp komt het anders keuren in andere lidstaten nog ter sprake. ILT vraagt, als het in andere lidstaten minder streng is, waarom schippers niet massaal daarheen uitwijken. De ASV noemt hiervoor meerdere redenen, waaronder de taal niet machtig of eisen vanuit de verzekering. Het punt blijft dat het geen goede zaak is dat schippers zich gedwongen voelen uit te wijken of het Rijnvaartcertificaat niet meer te verlengen.

d. delen resultaten thema-actie veerponten

Afgelopen tijd zijn er 344 veerponten gecontroleerd. De fiets/voetveren sprongen eruit in negatieve zin. Voorheen controleerde ILT geen niet-gecertificeerde veren en die zijn nu wel meegenomen.

3. Stand van zaken rapporten toezicht en boetebeleid

Er is nog een onderzoek gaande naar het aantal toezichthouders en of dit gereduceerd kan worden.

ILT is voorlopig gestopt met het op afstand beboeten. De vaartijden controleren middels 'aan huis' controle past niet bij meer naar de geest van de wet; handhaven is de conclusie. De casus die de ASV heeft ingebracht, waarbij de schipper 'op afstand' is beboet aan de hand van een vaartijdenboek van zijn verkochte schip, kan dus niet meer voorkomen. In de kwestie dat de schipper het vaartijdenboek (kopieën) bij de nieuwe eigenaar heeft moeten opvragen, heeft ILT juist gehandeld. Het vaartijdenboek blijkt naast een boord bescheiden ook deel te moeten zijn van de bedrijfsadministratie en moet een bepaalde tijd bewaard worden. Wat ILT nu wel doet is toezichthouden (schepen spotten) en in het vaartijdenboek de constatering verifiëren.

De handhavingsconvenanten met bedrijven worden afgebouwd en zullen verdwijnen. ILT is in overleg met de betreffende bedrijven. Het neemt nog tijd in beslag, omdat de bedrijven er ook in hebben geïnvesteerd. Men wil het omzetten in systeemhandhaving (wat in de praktijk al bij de overige binnenvaart wordt gedaan).

4. Stand van zaken inzake de thema-actie handhaving in het kader van het ontgassen dossier

Vanaf 2020 wordt het ontgassingsverbod vanuit het CDNI van kracht. ILT heeft van de Minister de opdracht gekregen om daaraan voorafgaand in week 38 en 39 een actie te houden met als doel te onderzoeken op welke wijze het verbod gehandhaafd kan worden. Alhoewel de van krachtwording dichtbij is, zijn er in Nederland nog maar twee ontvangstinstallaties met vergunning, o.a. omdat het problematisch is de installaties te laten voldoen aan het ADN. De ASV vindt het opmerkelijk dat het er nu op lijkt dat het probleem, dat men aan de wal (overheid en ladingontvangers) nog lang niet klaar is weer bij de schippers wordt neergelegd door handhaving.

5. W.V.T.K.
Volgend overleg is gepland voor 29 oktober 2019.

Reactie van een denktanklid op dit verslag:
Ik ben van mening dat er wel scherp gelet mag en moet worden op de passagiersvaart.

Reden hiervoor is dat er veel nieuwe passagiersschepen aan de vloot toegevoegd worden.

Op zich is dat misschien geen probleem, maar voor ieder passagiersschip heb je 4 kapiteins nodig en die zijn er eenvoudigweg niet.

Iedereen met een patent wordt aangenomen en daar ligt het probleem.

Er zijn in Oost-Europese landen te veel mensen, die een patent gekocht hebben.

Wij hebben zelf meerdere Slowaken aan boord gehad, die Donau-patent, Radar patent en ADN-papieren hadden allen op dezelfde dag afgegeven.

Deze mensen wisten niet eens of de op- of de afvaart het blauwe bord zet, wisten niet wat een regenonderdrukker was en wisten niet dat een brandblusser gekeurd moest worden.

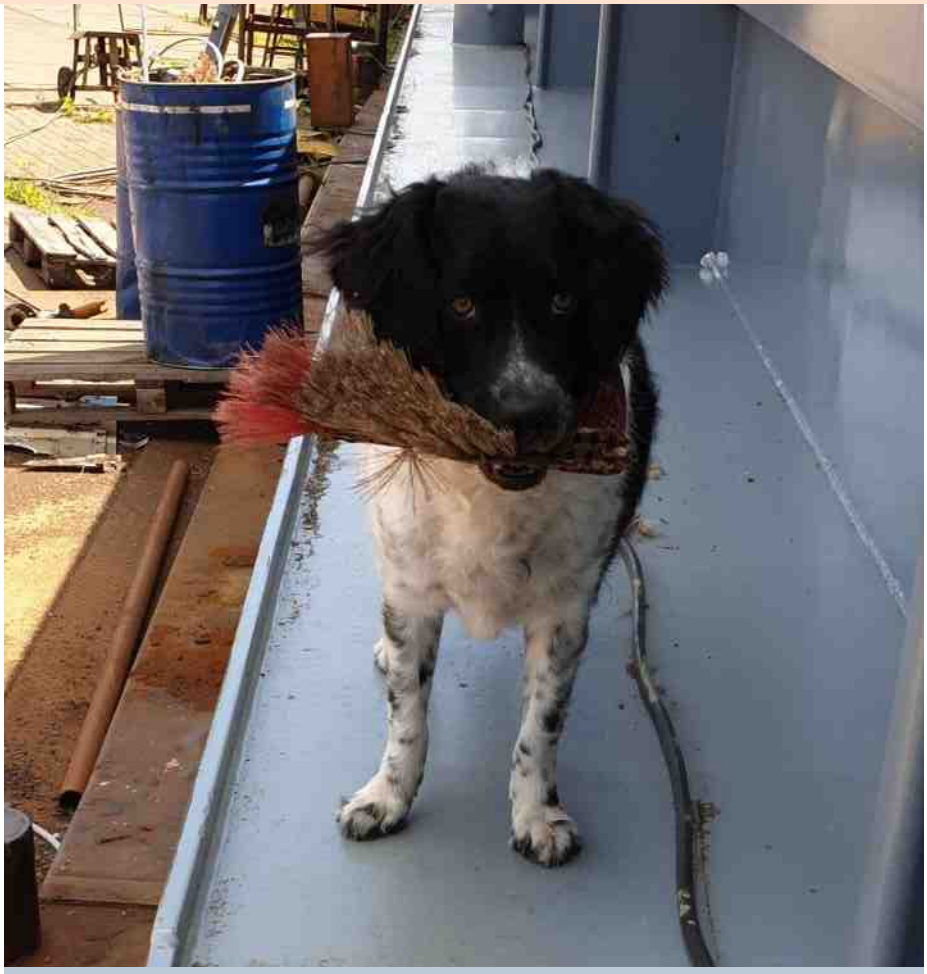
En het ergste van alles is, dat deze mensen gewoon achter het roer stappen.

Ik heb loodsen op de Donau gehad, die niet eens willen weten waar al die knopjes voor zijn, die niet eens vragen waar het noodstuurwerk zit, hoe je de kopschroef start enz. enz.

Ik neig ernaar dat mensen met Oost-Europese papieren niet mogen varen zonder een met goed gevolg afgelegd simulator examen.

Met vriendelijke groet,

Een denktanklid



Het “nieuwe” personeel!

Brandbrief aan de Minister betreffende omgekeerde modal shift

Brandbrief aan de Minister betreffende omgekeerde modal shift

Op 7 mei jl. heeft de ASV onderstaande brief aan de Minister verstuurd, medeondertekend door verladersorganisatie evofenedex en de PTC.

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Wij, Algemeene Schippers Vereeniging, maken ons grote zorgen over de omgekeerde modal shift die zich binnen de vervoerssector voltrekt. In plaats van meer vervoer over het water zullen na 2025 wekelijks tienduizenden extra vrachtwagens over de weg rijden. Met meer CO2-uitstoot en meer files reiken de effecten van deze ontwikkeling verder dan alleen de belangen van de betrokken schippers. Het algemeen belang is in het geding.

De ambitie om vervoer van de weg te verplaatsen naar het water wordt breed gedragen, ook door het kabinet. Maar het omgekeerde gebeurt en dat heeft onomkeerbare gevolgen als niet alsnog adequaat wordt ingegrepen.

De voornaamste oorzaak is het regelwoud aan technische eisen van CESNI. De regle¬mentaire kaders van zowel de Europese Unie als Centrale Com¬missie voor de Rijnvaart (CCR) verwijzen naar deze eisen. Bottleneck is de cumulatie van deze eisen, waardoor de voltallige Nederlandse binnenvaartvloot - nota bene de modernste van Europa - op gigantische kosten wordt gejaagd. Het eisenpakket brengt vooral de kleine binnenvaart (schepen tot 1.500 ton) in de verdrukking. Met de technische eisen voor inrichting en uitrusting van het schip wordt ingezet op maximale veiligheid, onder meer voor personeel aan boord van de schepen. De nood¬zaak hiertoe stamt uit een tijd van schaalvergroting, waarin uitbreiding van het gemiddelde laadver¬mogen in evenredig verband stond met risico-minimalisatie.

Inmiddels is duidelijk dat grote schepen weliswaar efficiencyvoordelen hebben, maar vanwege hun omvang en diepgang niet in staat zijn de haarvaten van de vaarwegen te bevaren. Deze vaststelling maakt kleine schepen onmisbaar voor de Nederlandse logistiek, zeker nu het aantal periodes van droogte en laag water toeneemt.

Zorgwekkend is dat de Europese technische eisen zo verstrekkend zijn, dat de kleine binnenvaart op termijn niet meer bestaat. Waar de eisen vroeger alleen golden bij nieuwbouw, vervanging of ombouw van schepen, worden de eisen tegenwoordig met terugwerkende kracht gesteld. Voor kleine binnenvaartschepen is dit onbetaalbaar. Veel van die eisen zijn voor kleine schepen bovendien technisch onuitvoerbaar. Er kán niet aan worden voldaan, zelfs niet door kleinere nieuwbouw¬schepen.

Om een voorbeeld te geven: doordat de (woon)ruimtes minimaal 2 meter hoog moeten zijn, kunnen spitsen straks niet meer onder Franse bruggen doorvaren. En met een minimale gangboordbreedte van 0,6 meter wordt de opening in het ruim te klein om te kunnen laden. Aan de geluidseisen kan (vrijwel) geen enkel schip voldoen.

Omdat kleine binnenvaartschepen de technische eisen niet kunnen vervullen, doorstaan ze de periodieke keuring niet en worden ze uit de vaart genomen. Daarmee verdwijnt niet alleen een stuk maritiem cultureel erfgoed; vervoerders kiezen noodgedwongen in toenemende mate voor vervoer per vrachtwagen. Het vervoer over water verplaatst zich naar de weg, met hogere CO2-uitstoot en aanzienlijk fileleed tot gevolg.

De voorbije jaren zijn diverse moties aangenomen die ertoe strekken de omgekeerde modal shift te stoppen, maar adequate actie bleef tot op heden uit.

Met deze brief verzoeken ASV, evofenedex en PTC met klem om uw aandacht, zodat het tij wordt gekeerd en de modal shift alsnog in de juiste richting beweegt.

Hoogachtend,
Gerberdien le Sage, voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging

Gesteund en medeondertekend door:
Samenwerkingsverband PTC en Collectief van handelaren, producenten en exporteurs evofenedex

PTC:
Henri van Sandijk
Lid van Bestuur PTC
Particulier Transport Coöperatie b.a.

Evofenedex:

Voorbereiding AO maritiem

De ASV heeft ter voorbereiding van het AO (Algemeen Overleg) maritiem van 23 mei onderstaande gestuurd aan de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat.

Eind mei vindt het AO maritiem plaats. Ter voorbereiding hierop sturen we u een 5-tal aandachtspunten. Wij hopen u daarmee de noodzakelijke achtergrondinformatie te verstrekken.

De ASV is zich bewust van het feit dat uw inbreng, gezien de werkwijze van het AO, beperkt moet zijn. Wij vragen u daarom in ieder geval de uitvoering van de CCR regelgeving aan de orde te stellen.
Essentieel is de urgentie van bescherming tegen onttakeling van de binnenvaartvloot zie punt 2 **(Gevolgen van) de CCR regelgeving aanpakken**

Aandachtspunten voor het aankomend AO Maritiem wat betreft de binnenvaartsector

1. Omgekeerde modal shift aanpakken.

Vervoer over water verdwijnt naar de weg. Dit heeft verschillende oorzaken die aangepakt zouden moeten worden. Voorstellen hieromtrent zijn uitgewerkt in een position paper (stimulering binnenvaart) verstuurd aan de heer Dronkers (zie bijlage), Ministerie IenW. Samenvattend: het vertrouwen in (het voortbestaan van) de bedrijfstak verdwijnt; drempels wegnemen en actieve stimulering van de binnenvaart is noodzakelijk.

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- Position paper: stimulering binnenvaart

2. (Gevolgen van) de CCR regelgeving aanpakken

Ondanks aangenomen moties is er niets wezenlijks veranderd en worden goede binnenvaartschepen uit de vaart genomen. Naar aanleiding daarvan heeft de ASV een memo gestuurd aan de heer Dronkers ter voorbereiding van het gesprek op 9 mei jl. (zie bijlage). Daarin heeft de ASV een aantal opties genoemd om in de korte tijdspanne die ons rest tot 2020 (als de nieuwe tranche regelgeving met terugwerkende kracht ingaat) te redden wat er te redden valt.

WELKE OPLOSSINGEN ZIJN MOGELIJK?
Het is vijf voor twaalf geweest. De ASV wil graag meedenken over oplossingen, zodat het tij alsnog kan worden gekeerd. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn:
- Invoering van een daadwerkelijke en ruime ontheffingsmogelijkheid en/of een algemene ontheffingsmogelijkheid onder de hardheidsclausule, waarbij in een set omschreven gevallen in ieder geval ontheffing wordt verleend van die eisen. De Minister heeft in het televisieprogramma 'Hart van Nederland' het probleem afgeserveerd met de opmerking dat een ontheffingsmogelijkheid bestaat. Het Ministerie zal zich dan ook moeten inzetten voor toepassing van de hardheidsclausule op een wijze die daadwerkelijk soelaas biedt.
- Het buiten beschouwing laten van eisen die verband houden met de arbeidsomstandigheden bij schepen zonder personeel.
- Het treffen van afdoende financiële compensatiemaatregelen.
- Invoering van een moratorium gelet op de noodsituatie van de omgekeerde modal shift die zich momenteel voltrekt.

Bovendien: Evaluatie gevolgen CCR eisen uitvoeren
De ASV heeft met klem mevrouw Luijten (Ministerie IenW en CESNI/CCR) en de heer Dronkers (Ministerie IenW) verzocht om de beloofde evaluatie, die iedere 5 jaar zou plaatsvinden vanaf 2002 (Schepen van de toekomst, CCR), te houden waarbij duidelijk zou moeten worden of (en welke) bepaalde segmenten in de sector harder getroffen worden dan andere door deze regelgeving.

Level playing field
Juist de diversiteit van de Nederlandse vloot verdwijnt, doordat er op verschillende wijze wordt omgegaan met de keuringen. Dat het Ministerie IenW niet in staat is dit boven tafel te krijgen, is erg teleurstellend. Een rondje langs verschillende schippers en verzekeringen zal een ander licht op de zaak doen schijnen.
Voorbeeld: een nieuwe Franse spits is gebouwd. Al op de foto kan men zien dat dit schip NOOIT aan de CCR eisen voldoet (geen gangboorden, geen roef). En dit is dan nog wel een nieuwgebouwd schip.
Subsidies die gegeven worden, zijn ook makkelijk na te gaan. Even googelen op de site van Schuttevaer en men kan zien hoeveel Wallonie (30%) of Frankrijk (50%) in haar schippers investeert.

Bewijsmateriaal verzamelen?
De ASV heeft hieromtrent ook al een voorbeeld gegeven vanuit de praktijk. Een schip gekeurd in Nederland werd 2 jaar later op een veel mildere wijze gekeurd in Duitsland. Nu horen we weer dat dat zo zou zijn, omdat het schip zo kort ervoor is gekeurd (zegt het Ministerie). Een onzinnig argument, want dit schip werd gekeurd bij VERKOOP van het schip. Juist dan zal men kijken of alles wel goed is aan een schip. Bovendien moet bij een keuring alles altijd worden gecontroleerd. Het geeft wel aan dat het zinloos is om allerlei voorbeelden te verzamelen. Als men het niet wil weten, zal men altijd een argument weten te vinden waarom bewijsmateriaal niet serieus genomen hoeft te worden.

Waar het uiteindelijk om gaat, is dat Nederland zichzelf in een wurggreep houdt zoals blijkt uit de uitspraak van de Minister "we moeten wel omdat er anders geen sprake is van een level playing field: de anderen doen het ook zo".

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- het memo aan de heer Dronkers,
- de brandbrief aan de Minister mede ondersteund en ondertekend door evofenedex (verladers) en PTC (verzorgt bevrachtingen).
- Het artikel in het Financieele Dagblad
- De foto van de nieuwgebouwde spits

3. Conclusies verbinden aan evaluatie boetebeleid binnenvaart

Panteia heeft een evaluatie uitgevoerd naar de hoogte van de boetes in de binnenvaartsector. De conclusies die de Minister daaruit trekt, deelt de ASV niet. De onderbouwing daarvan vindt u in de bijlage (een samenvatting daarvan onderaan dit stuk).

Voorstel aanpassing boetebeleid binnenvaart:
- Afschaffen van het systeem "controleren op afstand"
- Matiging vooraf van boetes in de binnenvaart vergelijkbaar laten plaatsvinden als bij weg en/of spoor

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- Reactie op het rapport van Panteia "Hoogte Boetes": samenvattend "boetes in de binnenvaart onredelijk t.o.v. haar concurrenten"

4. Vergroening

De ASV heeft tal van voorstellen geschreven hierover, maar wij zien hier niets van terug in de stukken betreffende de Green Deal. Al met al valt er voor schepen beneden de 1.500 ton niets te vergroenen als deze er niet meer zijn na 2025. Schippers willen graag vergroenen, maar dat moet wel kunnen. Zowel financieel als technisch (er zijn nog steeds geen goede motoren en men is er ook nog niet uit welke richting het vergroenen op moet gaan). Bovendien willen we ook hier een level playing field.

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- Brief n.a.v. gesprek Green Deal

5. Investeren in de binnenvaart

Zo langzamerhand is niet meer te verhullen hoe de bezuinigingen van de afgelopen jaren op de infrastructuur hun desastreuze uitwerking hebben. Mede door het gebruik van afstandsbediening op tal van plekken worden regelmatig vaarwegen (deels) gestremd. De spertijden die ingevoerd worden, de onveilige ligplekken, het aantal storingen aan sluizen dat al bijna verdubbeld is in 4 jaar tijd (zie eenvandaag) etc.

Het percentage van de infrastructuurbegroting dat nu naar de binnenvaart gaat moet verhoogd worden van de huidige 7% (waar de binnenvaart 35% van het goederenvervoer voor haar rekening neemt) naar minimaal 20%.

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- Brief aan de Minister: 5 miljoen voor Verbeteringen afstemming bedientijden sluizen en bruggen

Nb: betreffend onderwerp 3 Conclusies verbinden aan evaluatie boetebeleid binnenvaart

Samenvattend conclusies rapport Panteia:
Panteia vergelijkt appels met peren: Bestuurlijke boetes komen vooral in de binnenvaart voor.

Zeevaart	GEEN bestuurlijke boetes
Wegvervoer	NAUWELIJKS bestuurlijke boetes (alleen op rijdtijdenbesluit)
Binnenvaart	ENORM VEEL bestuurlijke boetes (vaartijdenbesluit plus tal van zaken)

De PAKKANS is bovendien niet meegenomen in de evaluatie: Wegvervoer 1x per 100 jaar, Binnenvaart (minimaal) 3 x per jaar

Matiging vooraf hoogte boetes zou in de binnenvaart vergelijkbaar moeten plaatsvinden als bij weg en/of spoor

- Wegvervoer: enorme matiging vooraf (zie voorbeeld)
- Spoor gewogen matiging vooraf in verhouding tot de omzet
- Binnenvaart: alleen matiging 50% bij natuurlijke personen (NA de evaluatie!)
- Wegvervoer: Maximum aantal beboetbare werknemers per werkgever in het wegvervoer:

< 25 werknemers:	3
25 of meer en < 50 werknemers:	6
50 of meer en <100 werknemers:	9
100 of meer:	12

Rapport Panteia: De binnenvaart kenmerkt zich door een grote diversiteit aan scheepstypen en exploitatiewijzen
Conclusie; Matiging vooraf zou in de binnenvaart vergelijkbaar moeten plaatsvinden als bij weg en/of spoor

Bekeuren "op afstand" afschaffen
Het bekeuren op afstand is nog steeds niet officieel afgeschaft. **Voorstel: afschaffen van het systeem controleren op afstand**

De ASV hoopt de Kamerleden hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wenst hen een constructief AO toe.

Beantwoording Kamervragen

over zeehaventerminals en de binnenvaart

Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Dijkstra (VVD) over de situatie van zeehaventerminals en de binnenvaart

Geachte voorzitter,
Hierbij beantwoord ik de vragen gesteld door het lid Dijkstra (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Situatie zeehaventerminals fnuikend voor binnenvaart' (ingezonden 15 april 2019).

Vraag 1
Kent u het artikel 'Situatie zeehaventerminals fnuikend voor binnenvaart' van 3 april 2019?1

Antwoord vraag 1
Ja.

Vraag 2
Herkent u de vertragingen en opstoppingen in de Rotterdamse haven bij overslagterminals, waarbij de maatregelen van de afgelopen twee jaar blijkbaar niet tot verbetering hebben geleid? In hoeverre hebben containerterminals in de rest van het land, zoals in het Limburgse Born, het Gelderse Nijmegen of het Twentse Hengelo hier last van?

Antwoord vraag 2
Ja, het beeld dat er voor containerbinnenvaartschepen sprake kan zijn van congestie bij diepzeecontainerterminals in de Rotterdamse haven is herkenbaar. Het is een hardnekkig probleem waarbij de belangen van de betrokken partijen verschillend en soms conflicterend zijn. Een eenvoudige en snelle oplossing ligt niet voor handen. Onder regie van Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en met door mij ondersteund onderzoek heeft de containerbinnenvaartketen verschillende maatregelen ingezet. Zoals eind 2018 aan uw Kamer is aangegeven (Kamerstuk 31409 nr. 201) zijn de eerste effecten daarvan merkbaar. Uit de binnenvaartprestatiemonitor van HbR bleek dat het in 2018 beter is gegaan met congestie. Ook het incentive-schema van HbR voor bundeling op de corridors West-Brabant en Duisburg liet positieve resultaten zien en krijgt navolging. Recent is ook Barge Terminal Born samen met Venlo een bundelingsinitiatief gestart via de zogenaamde de Limburg Express. De maatregelen die de afgelopen twee jaar zijn getroffen hebben daarmee wel effect gesorteerd, maar zijn nog niet genoeg om te spreken van een flinke daling van de congestieproblematiek.
Zoals uit het Schuttevaer-artikel valt op te maken zijn nog niet alle congestiemaatregelen gerealiseerd of in werking getreden. Naast de bundelingsinitiatieven in het achterland werkt de containerbinnenvaartketen aan een combinatie van digitale, logistieke en infrastructurele maatregelen, waaronder eenduidige definities van venster- en wachttijden, een dashboard van key performance indicatoren, een overflow hub, het dynamisch toewijzen van

kadecapaciteit (NextLogic) en de aanleg van de Container Exchange Route (CER). Hoewel het tijd zal kosten is de verwachting dat de resterende maatregelen een blijvend effect zullen hebben op het verminderen van congestie.

Vraag 3
Herkent u het beeld dat 20% van de vracht gemakkelijk meer per spoor zou kunnen, maar de Rotterdamse haven dit niet aan kan? Wat is hier het probleem?

Antwoord vraag 3
Nee, ik herken dat beeld niet. HbR heeft in het kader van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer dat de staatssecretaris vorig jaar naar de Tweede Kamer heeft gestuurd, het initiatief genomen om in samenspraak met het bedrijfsleven de spoorlogistiek in de haven te verbeteren. De verwachting is dat dit de positie van spoorvervoer ten opzichte van andere modaliteiten zal versterken en zo verladers meer zal verleiden om voor spoorvervoer te kiezen. Ook heeft het Havenbedrijf op basis van afspraken over de aanleg van de Tweede Maasvlakte in contracten met aldaar gevestigde terminals vastgelegd dat 20% van de aan- en afvoer van containers per spoor afgewikkeld moeten worden. Ik verwacht daarmee dat het aandeel van spoorvervoer in de Rotterdamse haven zal toenemen.

Vraag 4
Hoe worden de belangen van de binnenvaart versus de belangen van de grote zeevaart gewogen? Is het waar dat de binnenvaart achteraan hobbelt? Welke maatregelen ziet u om de service voor binnenvaartschippers te verbeteren? Wie is dan per maatregel daarvoor verantwoordelijk?

Vraag 5
Waarom denkt u dat het zo lastig is om hier oplossingen voor te vinden?
Denkt u dat dit het gevolg is van tegenstrijdige belangen? Zo ja, welke?
Wat kan eraan gedaan worden om beide partijen nader tot elkaar te brengen?

Antwoord vraag 4 en vraag 5
In 2018 is in Rotterdam 14,5 miljoen TEU containers overgeslagen en worden ruim 3 miljoen TEU containers per binnenvaart van en naar het achterland vervoerd. De binnenvaart is van groot belang voor het faciliteren van de groei van het containervolume via Rotterdam.
De containerafhandeling in de Rotterdamse haven is een zaak van de terminalexploitanten, waarbij de tariefstructuur en de economische belangen dusdanig zijn dat de zeevaart over het algemeen de voorkeur krijgt boven de binnenvaart die veelal gebruik maakt van dezelfde kadefaciliteiten. Om hier ietsaan te doen zet de volledige containerbinnenvaartketen sinds 2017 onder leiding van HbR en met betrokkenheid van alle partijen, ook Duitse en Zwitserse verladers- en binnenvaartorganisaties, volop in op het verminderen van congestie voor containerbinnenvaartschepen in de Rotterdamse haven. Gezien het belang van duurzaam vervoer over water en het verminderen van congestie, is mijn ministerie nauw betrokken bij de uitwerking van de verschillende oplossingen. Het betreft een combinatie van digitale, logistieke en infrastructurele maatregelen, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2.
Voor de komende tijd is realisatie van een overflow hub (ontkoppelpunt) de belangrijkste infrastructurele maatregel. Daarmee ontstaat specifieke en ontkoppelde capaciteit voor de binnenvaart, zoals een kade en kranen die enkel worden ingezet voor de afhandeling van containerbinnenvaartschepen. Vanwege de extra kosten van een ontkoppelpunt is ketensamenwerking noodzakelijk, zowel wat betreft verdeling van de kosten als wat betreft de regievoering over noodzakelijke inzet op piekmomenten. Daar zijn uiteenlopende belangen mee gemoeid, zodat de financiele en technische haalbaarheid complex is en tijd vergt om uit te werken. Waar mogelijk is het ministerie bereid hier verdere ondersteuning in te bieden. In de aankomende havennota zal ik nader ingaan op het verminderen van congestie en het belang van duurzaam vervoer over water.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Brief van de Minister over uitvoering motie van Aalst/Lacin

betreffende technische eisen aan binnenvaartschepen

Geachte voorzitter,
Met deze brief informeer ik u over de uitvoering van de motie Van Aalst/Laçin inzake de toepassing van de technische eisen aan binnenvaartschepen [1]. Deze motie verzoekt de regering om kleine binnenvaartschepen, naar voorbeeld van Duitsland, te vrijwaren van de toepassing van de CCR-regels die een bedreiging vormen voor een financieel gezonde bedrijfsvoering.

Naar aanleiding van deze motie is onderzocht of en hoe de certificeringspraktijk in Duitsland verschilt ten opzichte van die in Nederland, om te bepalen hoe aan de motie in de praktijk uitvoering kon worden gegeven. Dit heeft het volgende beeld opgeleverd:

Technische regelgeving voor binnenvaartschepen is gebaseerd op internationale regelgeving [2]. Deze regelgeving is tot stand gekomen in samenspraak met alle lidstaten van de EU en de CCR en dient ter bevordering van de veiligheid van de binnenvaart. Afwijken van deze regels kan op nationaal niveau slechts voor zover deze internationale regelgeving dat toelaat. Deze afwijkingen zijn bovendien alleen van toepassing op schepen die binnenlands varen. Zoals eerder met uw Kamer gedeeld, beschikken Nederland en Duitsland beide over een aantal afwijkende nationale regels [3]. Er is geen waarneembaar verschil geconstateerd tussen de certificeringspraktijk op basis van de internationale regelgeving in Nederland, Duitsland of andere lidstaten bij schepen die zonder personeel varen.
Duitsland hanteert, anders dan Nederland, een aanvullende keuring in het kader van de Arbowetgeving voor Duitse schepen die met personeel varen. Deze schepen moeten in Duitsland dus aan strengere eisen voldoen dan vergelijkbare schepen in Nederland. Uit het onderzoek in de praktijk door de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn geen verdere verschillen in certificering tussen Nederland en Duitsland aan het licht gekomen. Er zijn geen gevallen gevonden waarin sprake was van vrijwaring van schepen door Duitsland.
Aangezien mij geen verschillen in regelgeving bekend zijn en uit het onderzoek in de praktijk geen verschillen in certificering bekend zijn geworden kan ik aan de motie Van Aalst/Laçin geen verdere uitvoering geven.

De regelgeving
Tijdens het Algemeen Overleg van 6 december 2018 heb ik met u gesproken over de voortgang van de werkzaamheden rond de motie Van Aalst/Laçin. Ik kan constateren dat er geen noemenswaardige verschillen in regelgeving bestaan tussen Nederland en Duitsland en dat er derhalve sprake moet zijn van een gelijk speelveld. Voor de volledigheid verwijs ik ook naar de eerdergenoemde brief die ik u voorafgaand aan dat AO heb toegestuurd.

De praktijk
In die brief gaf ik aan dat in de praktijk nog moest worden getoetst of er inderdaad sprake was van een gelijk speelveld. Om deze praktische toets uit te voeren heeft de ILT een thema-actie opgezet. Ik informeer u nu over de opzet en de resultaten van deze thema-actie.

Tijdens het Algemeen Overleg van 6 december jl. heb ik uw Kamer en de sector uitgenodigd om verschillen in certificering bij mij te melden, zodat ik die in de uitvoering van de motie kon meenemen. Vanuit enkele fracties werd er nog op gewezen dat Duitsland bij de keuring van schepen onderscheid maakt tussen schepen die met en schepen die zonder personeel varen. Op beide zaken zal ik in deze brief nader ingaan.

Onderscheid keuring schepen met en zonder personeel
Technische eisen aan binnenvaartschepen berusten op richtlijn (EU) 2016/1629. Deze eisen gelden in heel Europa en vormen het beoordelingskader voor de certificering van schepen. Deze eisen maken geen onderscheid tussen schepen die met en schepen die zonder personeel varen.

Aan de bevoegde autoriteit in Duitsland is de vraag voorgelegd of de eisen van richtlijn (EU) 2016/1629 voor beide categorieën schepen verschillend werden toegepast. Het antwoord daarop luidde ontkennend. Alle binnenvaartschepen, mét en zonder personeel, worden getoetst aan de eisen van de richtlijn. Net zoals in Nederland gebeurt. Schepen die met personeel varen, worden daarbovenop echter ook nog onderworpen aan een keuring op grond van de Duitse Arbowetgeving. Deze keuringen staan los van de keuringen op basis van bovengenoemde richtlijn en worden uitgevoerd door het Berufsgenossenschaft Verkehr [4]. Dit is een ZBO die bevoegd is tot het maken van regels ten behoeve van werknemers op schepen onder Duitse vlag. Op grond van deze regels moeten alle schepen met personeel, ook oude schepen, bijvoorbeeld verplicht voorzien zijn van een reling. Ter vergelijking: de relingplicht is op basis van richtlijn (EU) 2016/1629, en dus ook in Nederland, sinds 2018 alleen op nieuwbouwschepen van toepassing.

Om in Nederland een situatie te creëren die vergelijkbaar is met die in Duitsland, zouden schepen die met personeel varen in Nederland aan strengere regels moeten gaan voldoen dan nu het geval is. Dat acht ik niet wenselijk.

Door de sector aangedragen praktijkvoorbeelden
Tijdens het AO van december jl. heb ik de sector uitgenodigd om met voorbeelden te komen van verschillen in certificering tussen Duitsland en Nederland. Tot dan toe had ik uit handen van de Algemeene Schippers Vereeniging een concrete casus ontvangen. Bij bestudering van deze casus is echter gebleken dat het betreffende schip bij verkoop aan een Duitse eigenaar niet volledig opnieuw was gekeurd, omdat het nog beschikte over een geldig Nederlands certificaat, dat slechts twee jaar daarvoor was afgegeven. Om de stelling dat in Duitsland structureel anders wordt gekeurd dan in Nederland te kunnen onderbouwen, was daarom behoefte aan andere voorbeelden. Mijn oproep tijdens het AO om nieuwe voorbeelden en de contacten tussen mijn ambtenaren en de sector daarna

hebben geen verdere informatie opgeleverd.

Thema-actie ILT
Ik heb de Inspectie Leefomgeving en Transport daarom gevraagd om in de praktijk te toetsen of schepen door de lidstaten inderdaad verschillend worden gecertificeerd. Doel van deze actie was het inzichtelijk maken in hoeverre de in het buitenland gecertificeerde kleine binnenvaartschepen voldoen aan de bepalingen van de internationale regelgeving, meer specifiek de bepalingen waarvan de overgangstermijn is verlopen in 2010 en 2015. Het ging met name over de controle van kleine binnenvaartschepen korter dan 86 meter en/of met een maximaal laadvermogen van minder dan 1.500 ton.

De ILT heeft in de periode tussen eind oktober 2018 en eind januari 2019 controles uitgevoerd aan boord van kleine binnenvaartschepen van verschillende nationaliteiten. Er is gecontroleerd op de naleving van de technische eisen en de overgangsbepalingen. Er zijn daarvoor 26 controle-items benoemd uit het totaal van 90 overgangsbepalingen 2010 en 2015. De overgangsbepalingen zijn gekozen op grond van het criterium dat zij met een visuele controle aan boord eenvoudig te controleren zijn. Er is een lijst opgesteld met schepen die voldoen aan het genoemde profiel. Dit zijn er ca. 2000. Op de dag van controle gingen inspecteurs op zoek naar schepen die op deze lijst voorkomen. Uitvoering van inspecties op de schepen gebeurde op het moment dat de schepen stillagen op wachtplaatsen, bij terminals of op andere ligplaatsen. De schepen zijn stilliggend bezocht omdat controle op een varend schip in de machinekamer te veel complicaties en risico's met zich mee brengt.

In de bijlage wordt het aantal gecontroleerde schepen, alsmede het land van certificering en het aantal overtredingen op de technische controle-items weergegeven. Het gemiddeld aantal overtredingen per inspectie is een indicatie of er veel verschil zit tussen de certificerende landen.

Er zijn onvoldoende inspecties uitgevoerd om een compleet en statistisch gedragen beeld te krijgen van een trend in de afwijkingen. Dat gedragen beeld kan alleen worden verkregen wanneer per land een steekproefgrootte wordt bepaald en vervolgens dat aantal schepen wordt gecontroleerd. Dit is niet mogelijk, onder andere omdat een aantal van de ruim 2000 schepen op de lijst (momenteel) niet in Nederland is of komt. De resultaten laten echter weinig verschillen zien tussen de certificerende landen, België, Duitsland, Frankrijk en Nederland. De ILT heeft geen aanwijzingen gevonden dat Nederland strenger certificeert dan de landen om ons heen.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

1. Kamerstukken II, 2017-18, 31409, nr. 187.
2. Richtlijn 2016/1629/EU en Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn.
3. Kamerstukken II, 2018-19, 31409, nr. 201
4. https://www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-gesundheit/branchen/binnenschifffahrt

Bijlage: overzicht inspectieresultaten

Tabel 1. Overzicht aantal inspecties en overtredingen

Certificering In	Aantal insp.	Insp. zonder over-treding	Insp. met over-treding	Aantal overtredingen per inspectie			Gem. aantal overtredingen per inspectie
				1x	2x	3x	
België	3	1	2	1	1		1,0
Duitsland	15	5	10	6	3	1	1,0
Frankrijk	2	1	1	1			0,5
Nederland	8	4	4	3		1	0,8
Tsjechië	1	1					0
Totaal	**29**	**12**	**17**	**11**	**4**	**2**	**0,9**

Tabel 2. Overzicht overtreding van controle items

Controle-item	Aantal keer overtreding
Schema hoofdschakelbord niet aanwezig	8
Geen indicator voor de vulstand van de brandstoftanks	4
Brandstoftank aanwezig voor het aanvaringsschot	3
Snelafsluiter brandstoftoevoer niet buiten de machinekamer	2
Onvoldoende geschikte brandblussers aanwezig	2
Verblijven achter het aanvaringsschot aanwezig	1
Eén hefboom voor de bediening van de voorstuwingsinstallaties	1
Peilinrichting niet tot hoogste vulstand af te lezen	1
Indicator voor richting van de stuwkracht niet aanwezig	1
Geen inrichting voor oliehoudend afval in de machinekamer	1
CO_2-blusser voor keuken en elektrische installatie niet aanwezig	1
Totaal	**25**

Tabel 3: Controlelijst

Thema-actie techniek kleine binnenvaartschepen 2018 (objectinspectie) Geïnspecteerd object:	
Wanneer is het laatste onderzoek uitgevoerd (punt 10 certificaat)? Foto's van het volledige certificaat bijvoegen! *	**Wet- en regelgeving**
Door welk land is dit onderzoek uitgevoerd? *	**Wet- en regelgeving**
Welke Commissie van Deskundigen heeft het certificaat afgegeven?	**Wet- en regelgeving**
Bevinden alle verblijven zich achter het aanvaringsschot? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 3.03 lid 2
Bevinden zich alle noodzakelijke voorzieningen achter het aanvaringsschot (m.u.v. stuurmachine/ ankerinrichting)? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 3.03 lid 2
Is er een signaal (in de stuurhut) bij het openen van de deur in het achterpiekschot? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 3.03 lid 5
Kan het noodstuurwerk ingeschakeld worden met één enkele handeling? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 6.02 lid 2
Kan het handstuurwiel worden ontkoppeld bij het inschakelen van mechanische aandrijving? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 6.05 lid 1
Is er bij de stuurstelling een optisch en akoestisch alarm aanwezig, om te waarschuwen voor een daling van het oliepeil of het verlies van werkdruk in het hydraulische systeem? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 6.07 lid 2a
Is er per voorstuwingsmotor één hefboom die de motor bedient waarbij naar voren duwen ook de voortstuwing naar voren doet gaan? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 7.04 lid 2
Zijn de peilinrichtingen tot aan de hoogste vulstand afleesbaar?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 7.04 lid 2
Wordt de richting van de stuwingskracht aangegeven? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 7.04 lid 3
Wordt het toerental van de schroef (schroeven) of stuwingsmotor (voorstuwingsmotoren) aangegeven? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 7.04 lid 3
Is er per Installatie (roerpropellor, waterstraal, boegschroefinstallatie) één hefboom die de installatie bedient met een duidelijke indicatie van de stuwrichting? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 7.04 lid 9

Zijn machine installaties beveiligd tegen onopzettelijke in bedrijfstelling?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 8.02 lid 1
Zijn de brandstoftanks uitgevoerd van staal?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 8.05 lid 1
Bevindt er zich geen brandstoftank voor het aanvaringsschot? *	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 8.05 lid 3
Kunnen snelsluitkleppen bediend worden vanaf het dek, ook wanneer deze in gesloten ruimten zitten?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 8.05 lid 7
Is er een inrichting (optisch en akoestisch) die de vulstand van de brandstoftanks doorgeeft van alle motoren aan boord?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 8.05 lid 13
Is het mogelijkheid het laadruim te peilen?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 8.08 lid 9
Is er een inrichting voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie in de machinekamer aanwezig?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 8.09 lid 2
Bevindt zich aan boord een schema van het hoofdschakelbord, verdeelschakelbord en noodschakelbord?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 10.1 lid 2 sub b
Zijn de oliebranderinstallatie, de olie- en brandstofpomp, de olie- en brandstofseparator en de machinekamerventilator buiten de machinekamer uit te schakelen?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 10.13
Zijn de voorgeschreven draagbare blustoestellen geschikt voor de brandklassen A, B en C?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 13.03 lid 2
Zijn de CO_2-blussers bij de keuken en bij elektrische inrichting aan boord en geschikt voor de aanwezige ruimte (1kg/15m3)?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 13.03 lid 4
Is er voor ieder zich regelmatig aan boord bevindend persoon een automatisch opblaasbaar zwemvest volgens norm EN ISO 12402-2/ 12402-3 / 12402-4 aanwezig?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 13.08 Lid 2
Is elke lier voorzien van een inrichting die het onopzettelijk teruglopen van de last verhindert?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 14.11 lid 1
Is elke lier voorzien van een inrichting die het terugslaan van zwengels verhindert?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 14.11 lid 2
Is elke lier voorzien van een rem?	**Wet- en regelgeving** ES-TRIN 14.11 lid 2

Reactie ASV op brief van Minister betreffende de CCR eisen

Een reactie op de brief van Minister van Nieuwenhuizen aangaande het “level playing field”

Ter voorbereiding op het AO van 29 mei jl. heeft de Minister een brief aan de Kamer geschreven. Dit is de reactie daarop van de ASV.

Minister van Nieuwenhuizen: Geachte voorzitter,

Met deze brief informeer ik u over de uitvoering van de motie Van Aalst/Laçin inzake de toepassing van de technische eisen aan binnenvaartschepen.[1] Deze motie verzoekt de regering om kleine binnenvaartschepen, naar voorbeeld van Duitsland, te vrijwaren van de toepassing van de CCR-regels die een bedreiging vormen voor een financieel gezonde bedrijfsvoering.

ASV:
Als eerste. Dit komt allemaal voort uit het feit dat de Minister maar blijft zeggen dat er helemaal niets te doen is aan de CCR-regelgeving, omdat er nu eenmaal sprake moet zijn van een level-playing field. De ASV heeft gezegd dat dat er niet is gezien de verschillende wijzen van keuren plus het verschil in geven van subsidies en dergelijke. De ASV heeft een voorbeeld van Duitsland aangedragen, omdat de Nederlandse delegatie zegt dat Duitsland het land is wat zo streng zou zijn.

Nu lijkt alles zich toe te spitsen op dat voorbeeld en dat leidt de aandacht af van het feit dat de diversiteit van de binnenvaartvloot om zeep wordt gebracht, willens en wetens vanuit een rapport van de CCR (schepen van de toekomst https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf) waarbij expliciet is gesteld dat het niet zo mocht zijn dat

bepaalde segmenten van de markt harder getroffen zouden worden dan andere segmenten (aantoonbaar worden kleinere schepen harder getroffen) en er iedere 5 jaar een evaluatie zou plaatsvinden, een evaluatie waar de ASV keer op keer om heeft gevraagd bij de Rijnvaartcommissarissen. Laten we die grote lijn niet uit het oog verliezen.

Minister van Nieuwenhuizen:
Naar aanleiding van deze motie is onderzocht of en hoe de certificeringspraktijk in Duitsland verschilt ten opzichte van die in Nederland, om te bepalen hoe aan de motie in de praktijk uitvoering kon worden gegeven. Dit heeft het volgende beeld opgeleverd:

Technische regelgeving voor binnenvaartschepen is gebaseerd op internationale regelgeving.[2] Deze regelgeving is tot stand gekomen in samenspraak met alle lidstaten van de EU en de CCR en dient ter bevordering van de veiligheid van de binnenvaart. Afwijken van deze regels kan op nationaal niveau slechts voor zover deze internationale regelgeving dat toelaat.

ASV:
Veiligheid is een drogreden in deze. Al in het Duitse rapport (te vinden op de ASV website, samenvatting: https://www.algemeneschippersvereeniging.nl/dossiers/ccr/achtergronden-van-de-petitie-4-het-duitse-onderzoeksrapport/) was duidelijk dat deze regelgeving met terugwerkende kracht niet voortkwam uit onveilige zaken of ongevallen. En ook op dit moment zou een onderzoek op zijn plaats zijn: bij welke schepen vinden de meeste ongevallen plaats en waardoor? De vele filmpjes die rondgaan op de telefoons van de schippers wijzen uit dat de categorie schepen die die ongevallen veroorzaken nu niet bepaald de kleine schepen met een bouwjaar van voor 1976 zijn.

Minister van Nieuwenhuizen:
Deze afwijkingen zijn bovendien alleen van toepassing op schepen die binnenlands varen. Zoals eerder met uw Kamer gedeeld, beschikken Nederland en Duitsland beide over een aantal afwijkende nationale regels.[3] Er is geen waarneembaar verschil geconstateerd tussen de certificeringspraktijk op basis van de internationale regelgeving in Nederland, Duitsland of andere lidstaten bij schepen die zonder personeel varen.
Duitsland hanteert, anders dan Nederland, een aanvullende keuring in het kader van de Arbowetgeving voor Duitse schepen die met personeel varen. Deze schepen moeten in Duitsland dus aan strengere eisen voldoen dan vergelijkbare schepen in Nederland. Uit het onderzoek in de praktijk door de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn geen verdere verschillen in certificering tussen Nederland en Duitsland aan het licht gekomen. Er zijn geen gevallen gevonden waarin sprake was van vrijwaring van schepen door Duitsland.

ASV:
Er zijn geen afwijkende gevallen gevonden? Bij hoeveel schepen is men in Duitsland aanwezig geweest bij de keuring? Wij denken te weten: bij geen enkel schip. Wij horen van de heer Vermeulen (IenW) dat men gewoon niet in staat is zaken te onderzoeken. Als men niets onderzoekt, dan vindt men ook niets.
Wij weten van de Duitse schippers zelf (en de verzekeringen!) dat het anders ligt.

Minister van Nieuwenhuizen:
Aangezien mij geen verschillen in regelgeving bekend zijn en uit het onderzoek in de praktijk geen verschillen in certificering bekend zijn geworden kan ik aan de motie Van Aalst/Laçin geen verdere uitvoering geven.

ASV:
Als de heer Dronkers (IenW) ons vraagt om mee te denken over het tegengaan van de omgekeerde modal shift, is het toch wel dieptreurig dat men nog steeds niet WIL weten dat juist Nederland de eigen binnenvaartvloot zo benadeelt. De onmacht van het Ministerie om de feiten boven tafel te krijgen mag toch niet de reden zijn de diversiteit van deze sector in Nederland te laten verdwijnen.

Minister van Nieuwenhuizen:
De regelgeving

Tijdens het Algemeen Overleg van 6 december 2018 heb ik met u gesproken over de voortgang van de werkzaamheden rond de motie Van Aalst/Laçin. Ik kan constateren dat er geen noemenswaardige verschillen in regelgeving bestaan tussen Nederland en Duitsland en dat er derhalve sprake moet zijn van een gelijk speelveld. Voor de volledigheid verwijs ik ook naar de eerdergenoemde brief die ik u voorafgaand aan dat AO heb toegestuurd.

ASV:
Zie de reactie hierboven.
Als de heer Dronkers (IenW) ons vraagt om mee te denken over het tegengaan van de omgekeerde modal shift, is het toch wel dieptreurig dat men nog steeds niet WIL weten dat juist Nederland de eigen binnenvaartvloot zo benadeelt. De onmacht van het Ministerie om de feiten boven tafel te krijgen mag toch niet de reden zijn de diversiteit van deze sector in Nederland te laten verdwijnen.

Minister van Nieuwenhuizen:
De praktijk
In die brief gaf ik aan dat in de praktijk nog moest worden getoetst of er inderdaad sprake was van een gelijk speelveld. Om deze praktische toets uit te voeren heeft de ILT een thema-actie opgezet. Ik informeer u nu over de opzet en de resultaten van deze thema-actie.

Tijdens het Algemeen Overleg van 6 december jl. heb ik uw Kamer en de sector uitgenodigd om verschillen in certificering bij mij te melden, zodat ik die in de uitvoering van de motie kon meenemen. Vanuit enkele fracties werd er nog op gewezen dat Duitsland bij de keuring van schepen onderscheid maakt tussen schepen die met en schepen die zonder personeel varen. Op beide zaken zal ik in deze brief nader ingaan.

Onderscheid keuring schepen met en zonder personeel
Technische eisen aan binnenvaartschepen berusten op richtlijn (EU) 2016/1629. Deze eisen gelden in heel Europa en vormen het beoordelingskader voor de certificering van schepen. Deze eisen maken geen onderscheid tussen schepen die met en schepen die zonder personeel varen.

ASV:
De ASV heeft al zeker 8 jaar geleden binnen de overleggen met het Ministerie aangegeven dat die verschillen bestaan. Ook met België en Frankrijk. Er is tijd genoeg geweest dit te onderzoeken, als men dat had gewild. Wij hadden dan ook tijd gehad om samen met het Ministerie te kijken welke stappen er gezet moesten worden. Het Ministerie heeft echter aan de ASV laten weten, dat wij dan maar een rechtszaak aan moesten spannen tegen die landen. Dat was het enige antwoord. Nu wil men iets onderzoeken, terwijl de volgende hoeveelheid regelgeving al in 2020 ingaat. Er is simpelweg geen tijd meer. Op dit moment worden kleinere schepen aan de lopende band uit de markt gehaald. Dat dit overal gevoeld wordt, blijkt wel uit het feit dat de brandbrief die de ASV daarover naar de Minister gestuurd heeft, ook ondertekend is door evofenedex (verladers) en de PTC (regelt bevrachtingen).

Minister van Nieuwenhuizen:
Aan de bevoegde autoriteit in Duitsland is de vraag voorgelegd of de eisen van richtlijn (EU) 2016/1629 voor beide categorieën schepen verschillend werden toegepast. Het antwoord daarop luidde ontkennend. Alle binnenvaartschepen, mét en zonder personeel, worden getoetst aan de eisen van de richtlijn. Net zoals in Nederland gebeurt. Schepen die met personeel varen, worden daarbovenop echter ook nog onderworpen aan een keuring op grond van de Duitse Arbowetgeving. Deze keuringen staan los van de keuringen op basis van bovengenoemde richtlijn en worden uitgevoerd door het Berufsgenossenschaft Verkehr.[4] Dit is een ZBO die bevoegd is tot het maken van regels ten behoeve van werknemers op schepen onder Duitse vlag. Op grond van deze regels moeten alle schepen met personeel, ook oude schepen, bijvoorbeeld verplicht voorzien zijn van een reling. Ter vergelijking: de relingplicht is op basis van richtlijn (EU) 2016/1629, en dus ook in Nederland, sinds 2018 alleen op nieuwbouwschepen van toepassing.

ASV:
Dit wordt een welles-nietes verhaal. Wij wijzen op de stukken vanuit de CCR zelf (zoals ook aangeboden middels de petitie “Geef de binnenvaart toekomst” https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/ccr/ en https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR/Bijlage-geef-de-binnenvaart-toekomst/index.html#/8) waar de Duitse delegatie zwart op wit aangeeft, dat er wel degelijk een verschil in KEUREN moet zijn tussen schepen van particulieren en schepen waar personeel op werkzaam is. Ook staat zwart op wit - door de Duitse delegatie ingebracht - dat de regelgeving niet mag leiden tot gedwongen opgeven van het bedrijf.
Die teksten staan er aantoonbaar, waarbij de Nederlandse delegatie niet verder komt dan “dat het wel een grote investering is”.

Het gaat en ging ons niet om de papieren regels. Het gaat ons om de wijze van uitvoering en de wil of onwil om de diversiteit van de (Nederlandse) binnenvaartvloot te beschermen. Wij zien alleen verdedigingsmechanismes over de wijze waarop de Nederlandse delegatie hiermee omgegaan is. Men wil nog steeds niet weten wat er gebeurt, lijkt het wel, en er zeker niet voor verantwoordelijk worden gesteld.

Minister van Nieuwenhuizen:
Om in Nederland een situatie te creëren die vergelijkbaar is met die in Duitsland, zouden schepen die met personeel varen in Nederland aan strengere regels moeten gaan voldoen dan nu het geval is. Dat acht ik niet wenselijk.

Door de sector aangedragen praktijkvoorbeelden
Tijdens het AO van december jl. heb ik de sector uitgenodigd om met voorbeelden te komen van verschillen in certificering tussen Duitsland en Nederland. Tot dan toe had ik uit handen van de Algemeene Schippers Vereeniging een concrete casus ontvangen. Bij bestudering van deze casus is echter gebleken dat het betreffende schip bij verkoop aan een Duitse eigenaar niet volledig opnieuw was gekeurd, omdat het nog beschikte over een geldig Nederlands certificaat, dat slechts twee jaar daarvoor was afgegeven. Om de stelling dat in Duitsland structureel anders wordt gekeurd dan in Nederland te kunnen onderbouwen, was daarom behoefte aan andere voorbeelden. Mijn oproep tijdens het AO om nieuwe voorbeelden en de contacten tussen mijn ambtenaren en de sector daarna hebben geen verdere informatie opgeleverd.

ASV:
Als wij een bewijs aandragen over een schip waarbij de keuring binnen 2 jaar in Duitsland veel soepeler is dan in Nederland, legt men dat naast zich neer. Waarom? Is er tegenexpertise geweest? Het (mondelinge) argument van mevrouw Luijten was dat, omdat het “nog maar zo kort daarvoor gekeurd was”, zaken niet meegenomen zouden zijn.
Dat is een onacceptabel argument: juist als een schip gekeurd wordt voor de verkoop zal de keuring streng zijn. De koper wil geen kat in de zak kopen. Nog los van het feit dat dit nog nooit een argument is gebleken. Een keuring is een keuring en alleen de vlakkeuring (dikte van het vlak) mag nog wel eens aangehouden worden als het binnen een bepaalde termijn is, maar alle andere zaken horen gewoon gekeurd te worden.

Deze reactie zorgt ook dat schippers niet nog meer zaken aandragen. Als de keuring namelijk juist veel langer van tevoren plaats had gevonden, had het weer geen vergelijk kunnen opleveren, omdat er inmiddels alweer een volgende tranche met regelgeving ingegaan zou zijn. Het precies tegelijkertijd hetzelfde schip laten keuren op verschillende plekken is onmogelijk, nog los van de kosten. Maar het Ministerie had wel eens met experts aanwezig kunnen zijn bij een Duitse, Belgische of Franse keuring en dat naast de

Nederlandse kunnen leggen. Juist zij zijn daartoe in staat. Maar men vraagt aan de schipper met bewijsmateriaal te komen tegen onze eigen (buitenlandse) collega's. Met natuurlijk als gevaar dat zijn daarmee ook aan dezelfde wijze van keuren moeten voldoen met alle ellende van dien. Dit is niet een probleem onderzoeken, dit is de hete aardappel leggen waar die al steeds ligt; bij de particuliere schipper, terwijl de effecten van dit beleid voelbaar zijn in de hele maatschappij. Juist het feit dat de heer Dronkers de ASV heeft uitgenodigd om te spreken over het tegengaan van de omgekeerde modal shift, heeft bij ons verwachtingen gewekt, dat men werkelijk wilde dat de waardevolle diversiteit van de vloot zou blijven bestaan. Echter, als men dan aan het eind van het gesprek toch de vraag oppert of die kleine binnenvaart eigenlijk wel zo nodig is, weten we wel dat dit belang pas duidelijk wordt als de onomkeerbare consequenties voelbaar zijn. Zelfs evofenedex spreekt zich uit over behoud van de kleinere schepen. Denk aan Tata steel die rollen vervoert naar Reims, de veevoederbedrijven door het hele land die afhankelijk zijn van schepen, die het graan aanvoeren vanuit midden Frankrijk, de kunstmestfabrieken die hun producten nu juist naar (zuid) Frankrijk willen vervoeren, maar ook naar bestemmingen aan klein vaarwater zoals Haastrecht, Middenmeer, Coevorden. Denk aan Heineken (Zoeterwoude) en Bavaria (Lieshout) die volop afhankelijk zijn van kleinere schepen die veelal uit midden-Frankrijk komen. Hoeveel bewijs is er nodig voor dit Ministerie wakker wordt?

Minister van Nieuwenhuizen:
Thema-actie ILT
Ik heb de Inspectie Leefomgeving en Transport daarom gevraagd om in de praktijk te toetsen of schepen door de lidstaten inderdaad verschillend worden gecertificeerd. Doel van deze actie was het inzichtelijk maken in hoeverre de in het buitenland gecertificeerde kleine binnenvaartschepen voldoen aan de bepalingen van de internationale regelgeving, meer specifiek de bepalingen waarvan de overgangstermijn is verlopen in 2010 en 2015. Het ging met name over de controle van kleine binnenvaartschepen korter dan 86 meter en/of met een maximaal laadvermogen van minder dan 1.500 ton.

De ILT heeft in de periode tussen eind oktober 2018 en eind januari 2019 controles uitgevoerd aan boord van kleine binnenvaartschepen van verschillende nationaliteiten. Er is gecontroleerd op de naleving van de technische eisen en de overgangsbepalingen. Er zijn daarvoor 26 controle-items benoemd uit het totaal van 90 overgangsbepalingen 2010 en 2015. De overgangsbepalingen zijn gekozen op grond van het criterium dat zij met een visuele controle aan boord eenvoudig te controleren zijn. Er is een lijst opgesteld met schepen die voldoen aan het genoemde profiel. Dit zijn er ca. 2000. Op de dag van controle gingen inspecteurs op zoek naar schepen die op deze lijst voorkomen. Uitvoering van inspecties op de schepen gebeurde op het moment dat de schepen stillagen op wachtplaatsen, bij terminals of op andere ligplaatsen. De schepen zijn stilliggend bezocht omdat controle op een varend schip in de machinekamer te veel complicaties en risico's met zich mee brengt.

In de bijlage wordt het aantal gecontroleerde schepen, alsmede het land van certificering en het aantal overtredingen op de technische controle-items weergegeven. Het gemiddeld aantal overtredingen per inspectie is een indicatie of er veel verschil zit tussen de certificerende landen.

ASV:
Ook dit lijkt een welles-nietes spelletje te worden. Zie de vele reacties van schippers op facebook, die zoveel andere ervaringen hebben. De ASV heeft ook al eens foto's in de ASV nieuwsbrief geplaatst waarbij met één oogopslag duidelijk is, dat er schepen rondvaren die in Nederland NOOIT goedgekeurd zouden worden. Maar willen we dit weten?

ASV-slotwoord:
Het level playing field behelst een heel aantal zaken, waaronder subsidies in andere landen. Nu wordt alles toegespitst op een voorbeeld, waarbij men kennelijk maar heel beperkt onderzoek pleegt met als conclusie dat er geen verschillen gevonden zijn.

Al zou het zo zijn dat het in Duitsland en andere landen allemaal op dezelfde manier zou gaan, dan nog is de essentie van het verhaal dat er op dit moment een heel waardevolle vloot aan het verdwijnen is met als enige argument "we hebben dat nu eenmaal zo afgesproken". Ondertussen wordt men gewaar dat er sprake is van een omgekeerde modal shift: vervoer verdwijnt van het water naar de weg. Men wil daar wel een oplossing voor, maar stelt dat het Ministerie machteloos is door eenmaal gemaakte afspraken. Wij vragen ons werkelijk af of het Ministerie tegenover zichzelf kan blijven verkopen, dat dit een goed doordacht, gezond beleid is voor de Nederlandse economie en het milieu.

Namens bestuur en denktank ASV

Sunniva Fluitsma

Subsidies zijn niet verboden door Europa

Subsidies in het buitenland verboden door Europa? Echt niet!

De ASV heeft aan de Kamerleden een reactie gestuurd op de Beantwoording van de Minister betreft resterende vragen eerste termijn AO Maritiem 29 mei 2019

Naar aanleiding van het feit dat de ASV het "level playingfield" betwist (waardoor de CCR eisen voor iedereen in alle landen gelijk zouden uitpakken) heeft de Minister de Kamervragen beantwoord hierover.

Kamervragen Betreft Subsidie investeringen in schepen.
De heer Stoffer (SGP) en mevrouw Kröger (GroenLinks) vroegen de Minister waarom er geen subsidie wordt verleend voor investeringen in binnenvaartschepen, zoals in andere landen. De Minister schrijft dat zij geen subsidie kan geven om schepen te laten voldoen aan wettelijke eisen, omdat dat in strijd zou zijn met de staatssteunregels van de Europese Unie. Volgens de Minister bestaan dergelijke subsidies ook in andere landen niet.

Bewijs van het tegendeel
Hoe kan het zijn dat de Minister niet weet, dat Wallonië 30% subsidie geeft op alle investeringen en Frankrijk 50%. Dat laatste is al decennialang zo.

Ik voeg hierbij het bewijs toe, dat Europa in 2018 wederom een subsidie van de Franse Staat heeft goedgekeurd waarin 50% van de investeringen gesubsidieerd worden. Uitbetaald door de VNF (de Franse vaarwegbeheerder waar de gebruikers van de vaarwegen vaarkosten aan betalen). De schippers kennen ook hun Franse collega's, die dit uitgekeerd krijgen. Als een Franse schipper een schip koopt, krijgt hij vooraf al die 50%. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019XC0503(02)&from=EN

Wij weten dat in ieder geval het Ministe-

rie hiervan op de hoogte is, want in een recent CCR-overleg is hier nog over gesproken. Wallonië geeft 30% subsidie op investeringen in de binnenvaart, dat is ook de reden dat zoveel schippers hun waladres omswitchen van Vlaanderen naar Wallonië.

Inmiddels heeft de Kamer hier bij het voortgezet AO op gereageerd en is duidelijk dat iedereen nu weet dat er wel degelijk subsidies verleend worden in andere landen en dat Europa daar toestemming voor heeft gegeven. Er is dus geen gelijk speelveld tussen de verschillende landen.

Onze vraag is: waarom speelt het Ministerie hierin geen open kaart?

Goed idee voor verduurzaming van de binnenvaart?

U heeft nog t/m 1 augustus om een subsidieaanvraag te doen in de IDB-regeling.

Binnen de subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart stelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geld ter beschikking voor innovatieve en duurzame projecten. In totaal is 1.000.000 euro beschikbaar met een maximumbedrag van 250.000 euro per projectaanvraag.
Projecten die in aanmerking komen voor deze subsidie betreffen onder andere demonstraties en ontwikkeling van nieuwe concepten, verdere optimalisaties of nieuwe combinaties van bestaande concepten. Subsidie onder de IDB-regeling kan specifiek worden aangevraagd voor initiatieven gericht op de reductie van CO2-, NOx- en PM-emissies en/of methaanslip bij de voortstuwing van binnenvaartschepen. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruik van alternatieve brandstoffen, voor- of nabehandelingstechnieken, aanpassing van motormanagement en motorgebruik en de inrichting en gebruik van het schip.
De uiterste inleverdatum voor aanvragen is 1 augustus 2019. Beoordeling van de ingediende projecten geschiedt vervolgens door een onafhankelijke Innovatieraad.

Contact
Het aanvraagformulier kunt u downloaden via www.eicb.nl/idb. Voor vragen of meer informatie over deze regeling kunt u contact opnemen met Niels Kreukniet (EICB), via 010 798 98 30 of per e-mail: info@eicb.nl.

Verschil in keuringen aangetoond

Geen verschil in keuringen? Ook België erkent: er zijn verschillen in keuring

De ASV heeft een reactie gestuurd aan de Kamer (en dat is ook gebruikt in het AO Maritiem door o.a. Kamerlid van Aalst) op de opmerkingen van de Minister van Nieuwenhuizen betreffende de keuring van de schepen, waarbij men geen verschil geconstateerd zou hebben.

Zie het rapport: http://www.bcinsurance.nl/wp-content/uploads/2015/10/Concurrentiepositie-Belgische-binnenvaart.pdf

Conclusie: Ook België erkent: er zijn verschillen in keuring
In een rapport (Eindrapport concurrentiepositie Belgische binnenvaart 2015, door RebelGroup, BMT surveys, Eric Van Hooydonk Advocaten) betreffende de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaartsector uit 2015 staan een aantal opmerkelijke zaken. Zo lezen we:
Toepassing van technische voorschriften
- In dit deel worden de verschillen in de toepassing van de technische voorschriften in beeld gebracht.
- We analyseren binnen de regelgeving de interpretatieverschillen van de technische voorschriften in elk land

Aangezien er tussen de lidstaten verschillen in toepassing van het reglement bestaan en aangezien het certificaat eender waar kan worden aangevraagd (met uitzondering van het CVG) kan dit een impact hebben op de keuze van een eigenaar waar het vaartuig te laten keuren.

Verschillen tussen lidstaten
- Zoals aangegeven schijft de Europese richtlijn de minimum standaard voor waaraan een vaartuig op technisch gebied moet voldoen.
- Het staat de lidstaten vrij hoe zij deze richtlijn omzetten in de praktijk en in de eigen wetgeving.
- Dit leidt tot verschillen tussen de lidstaten waarvan de belangrijkste zijn:
  - Noodzaak voor het behouden van de klasse
  - Geldigheidsduur van certificaten
  - Periodiciteit van de inspecties en droogzetting van het vaartuig
  - Bevoegde instanties
  - Interpretatieverschillen technische voorschriften

Op Pagina 129 lezen we: Certificaten en keuringen van verschillende lidstaten moeten geharmoniseerd worden door het opstellen van een Europees uniform inspectiesysteem.

Beschrijving
- Hoewel de voorschriften dezelfde zijn, blijken er toch nog verschillen te bestaan in de keuring van schepen.
  - Dit geldt voor het ADN, maar eveneens voor het Rijnvaartreglement.
- De schipper mag niet de dupe worden van de interpretatieverschillen tussen verschillende lidstaten.
  - Overheden verrichten geen controles + privatisering keuringsinstanties.
  - Er dient een Europees uniform inspectiesysteem te worden gecreëerd in overleg met de keuringsinstanties (commissie van onderzoek/ commissie van deskundigen) in andere landen.

Voor het complete rapport:
http://www.bcinsurance.nl/wp-content/uploads/2015/10/Concurrentiepositie-Belgische-binnenvaart.pdf

Gesprek met de Minister

Een hoopvolle ontwikkeling

Op 11 juni 2019 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de ASV (Gerberdien le Sage, Esther Lubbers, Sunniva Fluitsma) en Minister van Nieuwenhuizen, geflankeerd door de heer Dronkers, mevrouw Luijten, mevrouw van Basten Batenburg en mevrouw Gijsbers.

Aanleiding gesprek
De aanleiding van dit gesprek was het feit dat de Minister tijdens het AO maritiem had toegezegd met de ASV in gesprek te willen over de zaken, zoals besproken in het laatste AO (en voortgezette AO). Dit betrof een aantal zaken zoals: is er nu wel of geen sprake van een level playingfield? Daarbij heeft de ASV volgens afspraak bewijsmateriaal opgestuurd naar de Minister, waaruit blijkt

- Dat inderdaad de keuringen verschillend uitgevoerd worden in de diverse landen (Belgisch rapport uit 2015)
- Dat er zeker sprake is van (hoge) subsidies in de ons omringende landen

Conclusie:
Er is van een “level playingfield” geen sprake, waardoor dit argument dat gebruikt is om te verdedigen dat de impact van deze regelgeving “nu eenmaal voor alle schippers in de omliggende landen gelijk zou zijn”, niet standhoudt.

Green deal
De Minister wil graag een Green Deal afsluiten met de hele binnenvaartsector (dus ook met de schippers, die het moeten uitvoeren), waarbij de ASV de Green Deal zoals het er nu ligt, niet tekent vanuit een 5-tal onoverkomelijkheden.

Omgekeerde Modal shift
Bovendien constateert de Minister een omgekeerde Modal shift, waarbij vervoer van het water verschuift naar vervoer over de weg. Hoe wordt dit doorbroken?
De ASV heeft aangegeven dat Vertrouwen het kernwoord is hierbij

- Vertrouwen in de toekomst, wat herwonnen moet worden
- En vertrouwen in de wijze waarop er met afspraken wordt omgegaan door het Ministerie, om welke deal dan ook te tekenen

Vertrouwen in de toekomst moet herwonnen worden

Conclusie van de aanwezigen:
Allereerst moeten de CCR-regels niet langer het voortbestaan voor (sommige) schepen in de weg staan om schippers weer vertrouwen in de toekomst te geven.
Afspraak
De ASV en de Minister gaan gezamenlijk bekijken op welke manier deze hobbel genomen kan worden. Binnen 2 weken zal er een voorstel liggen vanuit de ASV voor een plan van aanpak hieromtrent.

Vertrouwen in de wijze waarop er met afspraken wordt omgegaan
Daarbij heeft de ASV aangegeven, dat de wijze waarop er omgegaan is met de afspraken die met schippers zijn gemaakt, en geschonden, betreffende het Reservefonds (voorheen sloopfonds) maakt, dat de schippers niet bereid zijn nu weer geld te storten in een “vergroeningsfonds”. De omschrijvingen in de Green Deal zijn veel te vaag om hierop een akkoord te geven. Het verleden heeft ons geleerd dat omschrijvingen heel duidelijk en voor een uitleg vatbaar moeten zijn alvorens wij akkoord gaan. Bovendien willen wij zien dat juist NIET de schipper voor de vergroening op gaat draaien en dat zien wij zeker niet gewaarborgd (integendeel).

Conclusie van de aanwezigen:
Het heeft geen zin uitgebreid over de invulling van de Green Deal te spreken als de noodzakelijke hobbels niet genomen zijn en er (meer) vertrouwen is in een toekomst voor de binnenvaartsector.

Afspraak
Op korte termijn zal er gesproken worden over mogelijkheden, waarbij de binnenvaartvloot in haar diversiteit op een of andere wijze gevrijwaard kan worden van nieuwbouweisen die de vloot (onherstelbare) schade doet.

De ASV heeft inmiddels meerdere malen met de Minister mogen spreken. De doortastende wijze van handelen, de oprechte interesse en zorg geven de ASV de indruk dat áls er een verschil gemaakt kan worden, dat verschil door deze Minister (en voor zover mogelijk met onze hulp) gemaakt kan worden.

De ASV heeft hoop dat deze Minister een stimulans biedt, zodat er weer vertrouwen in de binnenvaartsector komt en waardoor we kunnen werken aan een prachtige, schone, volwaardige binnenvaart in al zijn geledingen.

Leden aan het woord

Daar worden wij vrolijk van!

Onlangs waren we onderweg van Reims naar Lieshout. Omdat het op de Bovenschelde druk was en niet opschoot, besloten we de 'toeristische' route via Brussel te nemen. En als je dan toch toeristisch bezig bent, ga je dan natuurlijk ook binnendoor via Duffel en de Blauwe Kei.
In afwachting van het tij overnachtten we bij de mouterij in Ruisbroek, want boven Wintam was alleen plaats langszij andere schepen en we hadden geen zin om heel vroeg af te moeten halen als je kunt uitslapen. De volgende ochtend op het gemak opstaan, kop koffie, even met de hond aan de wal en nog wat tijd over, dus even de mail checken. Daar zat de volgende mail tussen.

Bonjour,

Ici l'éclusuier de Viersel.

Je vois sur https://www.visuris.be/verkeersbeeld que vous êtes avec votre bateaux à Boom et que vous allez de Reims (FR) à Lieshout (NL).
Mais l'écluse de Duffel est fermé jusqu'au 24/05/2019 et vas réouvrir le 25/05/2019. Vous devez passez alors par Anvers (Royersluis).

Cordialement,

<<naam afzender>>
Binnenvaartbegeleider
Vlaamse Waterweg NV

Wat erop neerkomt dat de geplande route nog wel even gestremd is en geadviseerd wordt om via Antwerpen te gaan. Ik dacht dat deze stremming al voorbij was en het stond ook niet meer aangegeven op teletekst. Vervolgens op ntsflaris.be nagekeken en toen bleek inderdaad sluis Duffel nog gestremd te zijn. Dus zijn we maar tegen opkomend tij richting Royerssluis vertrokken. Dankzij een oplettende sluismeester, die de moeite heeft genomen om onze contactgegevens op te zoeken en ons in te lichten, hebben we niet voor niks naar Duffel gedraaid. De alerte meneer hebben we persoonlijk per mail enorm bedankt voor ons te behoeden voor onnodige extra vaarkilometers en vaartijd. Zijn bescheiden antwoord was slechts 'Graag gedaan.'

Zo kan het dus ook. Iemand die 's ochtends op z'n werk ziet, dat er een schip gepland is (tijdens een stremming bij een buursluis) en vervolgens de moeite neemt om de klant er op te attenderen dat de voorgenomen route niet handig is.

Daar worden wij vrolijk van.

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?

De eerste die het voortouw neemt in deze rubriek is Rikes Wijkstra. 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 .... Rikes Wijkstra

Aan mij de eer om het spits af te bijten in deze nieuwe rubriek binnen de ASV nieuwsbrief.

1. Wat is je naam en wat is de naam van het schip?
Mijn naam is Rikes Wijkstra, 26 jaar oud, getrouwd met Dianne en we hopen in september ouders te worden van ons eerste kindje.
We varen samen op het M/S Deviatie.

2. Hoe groot is je schip, wat is je vaargebied en wat vervoer je meestal?
79,95 meter lang, 1167 ton. We vervoeren eigenlijk alles wel, als het maar niet vloeibaar is en niet leeft, maar voornamelijk zijn het veevoeders. Ons vaargebied proberen we zo breed mogelijk te houden, voornamelijk Duitse kanalen, Nederland, Weser en af en toe eens België/Noord-Frankrijk of een uitstapje naar de Moezel.

3. Waarom ben je gaan varen?
Omdat mijn moeder wou dat ik door ging leren en mijn vader zei dat ik altijd nog wel schipper kon worden. Toen al eigenwijs en mijn plan stond vast; samen met mijn broer heb ik een schip gekocht (Variatie 62.5 x 6.60 m 752 ton) en geprobeerd in de voetsporen van mijn ouders te treden.
De afwisseling trekt mij naar dit beroep; elke dag is anders en op een andere plek. Je eigen stukje eiland en zelf bepalen waar je er mee heengaat, is iets wat je in weinig beroepen terug zult vinden.

4. Waarom heb je gekozen voor dit schip?
Het was puur toeval dat we voor ons 2e schip weer op een Fulton (Klein Willebroek) uitkwamen, net als ons eerste schip de ''Variatie''. Al hebben we wel gericht gezocht naar een leuk model schip om te zien. Ik vind het een schip met charme en wordt er nog altijd blij van als ik er (van een afstandje) naar kijk. Voor haar afmetingen nemen we redelijk tonnen mee op bepaalde diepgang en genoeg m3, wat voor ons werk en vaargebied belangrijk is.

5. Hoe lang heb je het schip al?
Januari 2016, 3,5 jaar nu dus ongeveer. En ze staat weer te koop, dus wie weet voor hoe lang nog?

6. Wat deed je voor je dit schip had?
Een jaartje afloswerk gedaan, omdat we nog niet het juiste schip konden vinden. Daarvoor met mijn broer op de ''Variatie'' gevaren en de tijd daarvoor heb ik het vak geleerd bij mijn ouders aan boord (MS Grefo 3).

7. Waarom heeft het schip de naam die het draagt?
Toen we ons eerste schip kochten (Variatie) konden we niet op een toepasselijke naam komen. ''Variatie'' stond al vanaf de bouw op dit schip en wij kochten haar van de eerste eigenaar.
Daar kwam nog eens bij dat de naam ''Variatie'' zo wel op het voorschip, als op het achterschip, er compleet met lasletters was opgelast toen der tijd, dat we besloten hebben het erop te laten staan.
Bij de aankoop van ons 2e schip (we varen onder 1 firma) wilden we niet met ''Variatie II'' rondvaren, ''Variatie'' was ooit bedoeld als '''De variatie in het leven''', maar de ''Variatie'' en de ''Deviatie'' zijn ook de 2 miswijzingen /afwijkingen op een kompas aan boord. Aangezien het schip varend gehouden wordt door afwijkingen leek ons deze samenstelling wel toepasselijk.

8. Wat vind je leuk aan het varen en wat juist niet?
Mijn opa was laatst een weekje mee en die had de volgende lijfspreuk: '' Het varen is mijn lust en mijn leven, maar als ik wat meer geld bezat, had ik lekker thuis gebleven''. Ik denk dat ik wel een beetje op mijn opa lijk. Ik vind het varen geweldig, het ondernemen in de vrije markt is iets uitdagends, maar vind af en toe dat stuk ijzer even goed vastknopen en lekker naar huis ook heerlijk. Het probleem wordt in Nederland toch wel het ligplaatsbeleid. De 24-uurs mentaliteit zie je in veel dingen terugkomen en dat stoort mij als gezinsvaarder/weekendvrijvaarder. Als een andere ondernemer het ambieert om 24/7 te moeten en kunnen varen, ik vind het best, maar laat mij dan ook op mijn manier ondernemen. Vroeger was alles beter, ik weet niet of dat waar is, maar als ik het een beetje kan inschatten was het wel een stuk socialer. We dragen er allemaal aan mee dat dat stukje langzaam verdwijnt.

9. Waarom ben je lid van de ASV?
Omdat de ASV als één van de weinige verenigingen ook nog de belangen van de sociale (vaak kleine) binnenvaart inziet. Dit dreunt in veel onderwerpen als ligplaatsbeleid, CCR eisen, geluidseisen, walstroomplichten, huisvuilproblemen en zo nog heel veel dingen door. Als daar niet af en toe eens een tegenwoord op komt, dan krijgen we straks alleen nog maar ploegwisselplaatsen, i.p.v. ligplaatsen. Ik vind dat elke ondernemer die een mening heeft (en dat zijn de meesten als je dat zo in het gangboord of via de marifoon hoort) zich aan moet sluiten bij een vakbond, zo simpel kan het zijn.

10. Wat zijn de toekomstplannen?
Moeilijk, heel moeilijk. De werkzaamheden van het varen vind ik nog steeds leuk en afwisselend, maar het varen als levensstijl, zoals mijn ouders en grootouders dat deden, wordt steeds moeilijker.
Ik weet niet of ik dit wel leuk blijf vinden op deze manier; de binnenvaart ''verhuftert'' en ik twijfel sterk of dit wel de levensstijl blijft, die ik voor mijn gezin voor ogen heb. We gaan het zien.

11. Wat vind je van de veranderende binnenvaart wereld?
Positief en Negatief.
Positief: het is een bedrijfstak die met zijn tijd meegaat, wat ook moet om elke nieuwe generatie weer enthousiast te houden voor dit beroep. De schepen worden luxer en mooier en dus aantrekkelijker.
Negatief: Het was een levensstijl en nu is het een beroep geworden. Dat zie je in heel veel dingen terug en dat haalt de charme en de vrijheid uit dit beroep.

12. Wat zou je graag nog kwijt willen aan de lezers van de ASV nieuwsbrief?
Het bestuur en de denktank van de ASV kan echt nog hulp gebruiken. Al neem je maar een kleine taak op je, alles wat de druk op het bestuur verlicht is winst. Vele handen maken licht werk.

13. Stel je eens voor.....
Ik geef de pen door aan Falco Schoenmakers. Succes Falco, ik ben benieuwd.

Deventer; schippers onnodig geblokkeerd

Op 12 april jl. heeft de ASV het volgende persbericht ontvangen, waaruit blijkt dat Deventer “helaas” niet anders kon: hoewel de sluisdeuren dus sterk genoeg bleken te zijn om te schutten met het lage water. Onze Belgische collega laat het er niet bij zitten en zet de rechtszaak tegen de gemeente door.

Het persbericht:

Sluisdeuren sterker dan aangenomen
Er zijn geen maatregelen nodig om de Prins Bernhard sluisdeuren te versterken om ze bij extreem laag water te kunnen bedienen (schutten). Dat blijkt uit aanvullend onderzoek op basis van actuele inzichten. Waterschap Drents Overijsselse Delta heeft op donderdag 11 april 2019 een nieuwe vergunning verstrekt voor het schutten tot +0.45 NAP.

In augustus 2018 leek het dat door extreem laag water in de IJssel de druk vanuit de haven op de sluisdeuren een bedreiging vormde voor de deuren en alle waterwegen achter de haven. Het was met de kennis van toen onverantwoord te schutten. De vergunning van het waterschap stond schutten bij die waterstand niet toe. De gemeente voldeed aan het verzoek van het waterschap om te stoppen met schutten.

In werkelijkheid veel sterker
Uit actueel onderzoek door een gecertificeerd ingenieursbureau in opdracht van de gemeente in samenwerking met het waterschap, blijkt dat de deuren sterker zijn dan waar de normen tot nu toe vanuit gingen. Het blijkt verantwoord te schutten bij een lagere IJsselwaterstand, zonder dat versterking van de sluisdeuren noodzakelijk is.

Extreme situatie
Wethouder Frits Rorink: “We hebben bij de sluisrenovatie in 2012 de geldende regels gevolgd. Afgelopen zomer was een extreme situatie. Er was nooit eerder aanleiding landelijk geldende normen tegen het licht te houden. Ik vind het vervelend voor de schippers en havenbedrijven dat nu blijkt dat de sluisdeuren de lage waterstand toch aankunnen. We konden destijds helaas niet anders.”

Conclusie Nieuwe meetmethode: sluis Deventer kan gewoon schutten bij laag water

Op basis van nieuwe inzichten is een wijziging van de vergunning aangevraagd bij Waterschap Drents Overijsselse Delta.
De zoektocht ging in eerste instantie naar de mogelijkheden om de aanwezige deuren te versterken of om ze eventueel te vervangen. De zwakste schakel in de constructie van de deur is de zogenaamde pen-en-gatverbinding, waarmee de liggers aan de staanders zijn verbonden.

Gaandeweg het proces kwam naar voren dat er sinds 2012, door voortschrijdend inzicht en onderzoek, nogal wat ontwikkelingen zijn op het gebied van de berekening van deze verbinding. De Nederlandse norm kent aan deze verbinding eigenlijk te weinig constructieve sterkte toe. Als de Duitse norm wordt toegepast, blijkt dat de huidige deuren al voldoende sterkte in zich hebben om te kunnen functioneren tot een waterpeil van 0,45m+NAP in de voorhaven. Daarmee is het dus niet meer nodig om extra versterking aan de deuren aan te brengen. Het toepassen van de Duitse norm is de afgelopen jaren op diverse plekken in Nederland gehanteerd in vergunningprocedures, waarbij deze vergunning ook is verleend. Het is aan het betreffende waterschap om te beoordelen of dat ook in dit geval mogelijk is.

Op donderdag 11 april 2019 heeft het waterschap de vergunning verleend.

De schippers zijn dus onnodig geblokkeerd geweest in deze haven.

Blauw bord in Inland ECDIS

Naar aanleiding van een mail aan de ASV wilden wij peilen wat de mening was van de schippers wat betreft het gebruik van het blauwe bord via ECDIS.

Verplichting ja of nee, wat vindt u? Onderstaande heeft de ASV op Facebook geplaatst:

De ASV ontving onderstaand bericht

Beste heer, mevrouw,
Onlangs las ik in de ASV-nieuwsbrief van April 2019 een artikel over “Weergave van het blauwbord in Inland ACDIS”.

U stelt dat weergave van het blauwbord geen meerwaarde heeft bij de navigatie.
Ik ben het met uw stelling volstrekt oneens.

Ik ben werkzaam als aflosser en heb een paar mensen over dit onderwerp gesproken. Ook een lid van uw Denktank heb ik hierover benaderd.

Al deze mensen zijn het niet eens met uw stelling. Het draagt wel degelijk bij voor een veiligere navigatie.

Natuurlijk kan het zonder, maar als het zichtbaar is, kan je hier nog beter op anticiperen wat de veiligheid ten goede komt.
Uw stelling dat er zelfs gevaarlijke situaties kunnen ontstaan, lijkt mij volstrekt onzin.

Als de ASV zich voor dit onderwerp sterk wil maken, zal er eerst een correcte stemming onder de leden moeten plaats vinden om tot een juist oordeel te komen.
Hiermee hoop ik dat u uw stelling opnieuw onder de aandacht wilt brengen.

Met vriendelijke groet,
Aflos kapitein

Antwoord ASV:

Het is van groot belang dat schippers zich laten horen, dus we stellen het ook zeer op prijs dat schippers hun ervaringen met ons willen delen, ook als die niet stroken met hetgeen wij (toch ook varende schippers) ervaren. Nu zijn over dit onderwerp ook binnen de ASV wat verschillende opinies. Zo is het feit dat men op de Rijn ook in de mist en met slecht zicht het blauwe bord mag trekken een belangrijk argument om het ook op ECDIS te tonen.

Maar dit geldt dan weer niet in andere gebieden.

In het verleden bleek bovendien bij de overleggen met het Ministerie dat er veel misging met de weergave van het blauwe bord. Daardoor ontstonden juist gevaarlijke omstandigheden. Daarop heeft men besloten het niet verplicht te stellen. Maar kennelijk ervaart deze schipper dit niet zo.

De ASV is overigens tegen al te veel verplichtingen, want het blijkt dat die verplichtingen vaak grote consequenties hebben als een verplichting, door welke technische omstandigheid dan ook, niet nagevolgd kan worden.

Bovendien roepen verplichtingen een gevoel van veiligheid op bij het gebruik dat zeker bij AIS en ECDIS helemaal niet waargemaakt wordt met een foutpercentage van maar liefst 17%.

Wat zijn uw ervaringen?

Reacties:

Het bericht is bijna 1.200 keer bekeken, waarbij er 32 reacties kwamen. Gezien de reacties kunnen we concluderen dat men zeker de meerwaarde van het gebruik van het blauwe bord via ECDIS wel ziet (vooral in Duitsland bij mist), maar unaniem tegen een verplichting van het blauwe bord is (Zie ASV facebook).

Een van de reacties kwam van de verkeerspost:

Blauw bord op ECDIS, reactie van de verkeerspost

Wij hebben op de Verkeersposten de optie “blauw bord” uitgezet. Het bord is niet zichtbaar bij de AIS info op de radarschermen (Nijmegen, Tiel, Dordrecht). De weergave van blauw bord bleek soms vertraagd. Na het fysiek in- of uitschakelen van de optische tekens (bord en lamp) aan boord, kwam de elektronische weergave in AIS/kaart/onze radarschermen hier soms wat vertraagd achter aan. De info die je zojuist zag in de systemen, kan dus afwijken van de werkelijkheid. Als bij onderzoek naar een aanvaring radarbeelden worden bekeken, moet daar juiste informatie worden getoond. Een vertraagde weergave van een in- of uitgeschakeld blauw bord zou dan tot juridische discussies kunnen leiden. Als schippers het aanzetten, prima, maar wij hechten er geen waarde aan. Bij twijfel (laag water) checken we (visueel, camera, navraag) hoe de vlag erbij hangt.

Verkeerspost Nijmegen/Tiel.

Problemen Maasroute

Gebreken sluizen Maasroute
Dat door alle bezuinigingen, achterstallig onderhoud en verkeerde keuzes de binnenvaart steeds meer hinder ondervindt, blijkt onder andere op de Maas.

Een van onze leden heeft voor ons een inventarisatie gemaakt van hetgeen hij zoal tegenkomt.

Onderwerp: inventarisatie

Hiermede wil ik een overzicht maken met de toenemende verslechtering van het schutten op de Maasroute tussen sluis Weurt en sluis Limmel.

Het is moeilijk om deze informatie te krijgen, omdat bij navraag bij de verkeercentrale Maasbracht de sluismeesters geen informatie mogen verstrekken aan ons over de toestand van de sluizen.

Bij navraag bij Rijkswaterstaat Limburg kreeg ik na eindeloos wachten iemand aan de lijn die mijn vragen en opmerkingen ging doorspelen en waar ik volgens zeggen na 10 dagen antwoord op zou krijgen. De man die ik aan de lijn had, was trouwens niet onder de indruk en vertelde dat planning en reparatie lang kon duren.
Op mijn vraag of dat dan 2 jaar kon duren, want zo lang is de westsluis van Belfeld al buiten werking, kreeg ik een uitermate vaag antwoord.

Omdat info moeilijk te verkrijgen is, wilde ik een opsomming geven van wat ik zelf iedere week zie, hoor en meemaak (Wij varen vast iedere week tussen Wallonië en Flevoland).

Kanaal Maastricht-Born
Na eindeloze werkzaamheden een half afgemaakt kanaal met 2 geldverslindende passeerders-plaatsen voor koppelverbanden, waar de eerste elkaar nog tegen moeten komen.

Sluis Born:
- **Oude sluis en tevens spuisluis** al meer dan een jaar kapot, waardoor het waterpeil op het pand tussen Maasbracht en Born regelmatig zo ver daalt, dat men in Maasbracht niet meer met 3 sluizen kan schutten.
- **Oostsluis**: regelmatig de schuiven kapot, waardoor het wel 30 minuten kan duren voordat de sluis vol gelopen is.
- **Middensluis:** beneden schuiven regelmatig stuk; afschutten duurt een half uur of langer.

Sluis Maasbracht:
Regelmatig sluizen eruit door kapotte schuiven en te laag kanaalpeil.

Sluis Heel: Ook regelmatig kapotte schuiven en vertragingen.

Opmerkelijk is dat sluis Linne en Roermond wel goed werken, maar daar heeft ook Besix niet met zijn vingers aangezeten en verkeren nog in hun goede en oude staat.

Sluis Belfeld:
- **Oostsluis** al ruim 2 jaar kapot.
- **Midden en Westsluis** kampen al jaren met kapotte schuiven, waardoor het schutten eindeloos duurt.

Sluis Sambeek:
- **Oostsluis** is sinds een week kapot. Men weet nog niet of deze wordt gerepareerd en er zijn ook verregaande plannen om deze op afstand te gaan bedienen.
- **Westsluis Sambeek** onderschuiven voor de helft kapot. Afschutten duurt 2 maal zo lang (gisteren had men daar de 3e schutting; oponthoud ongeveer 2 tot 3 uur).

Deze opsomming is niet uit de lucht gegrepen en makkelijk na te lezen op teletekstpagina 721.
U begrijpt wel dat waar wij voorheen in 12 tot 13 uur van Lanaye naar Weurt voeren, wij nu op ditzelfde stuk ruim 4 tot 5 uur langer nodig hebben.
Mijn persoonlijke gedachten hierover zijn, dat na de grote renovatie van de sluizen op de Maasroute er half en goedkoop materiaal gebruikt is (de sluisdeuren van Born en Maasbracht zijn er wel 2 x uitgeweest, omdat ze niet pasten) dat nu kapot is en er een juridische strijd gaande is tussen de aannemerscombinatie Besix enerzijds en Rijkswaterstaat anderzijds via advocaten over onze rug.

Wim de Waardt m/s Adriana

Vervolg: Stremming westkolk sluis Weurt
Rijkswaterstaat komt niet tegemoet aan de vraag om onderhoud ‘s nachts te laten plaatsvinden i.v.m. stremming westkolk sluis Weurt.

Rijkswaterstaat kondigde de stremming van de westkolk van sluis Weurt in het Maas- Waalkanaal aan. Deze stremming vindt plaats van maandag 19 augustus t/m vrijdag 23 augustus a.s. dagelijks van 8:00 en 18:00 uur. Buiten deze tijden is de westkolk beschikbaar. De oostkolk is niet gestemd en zal dus ook beschikbaar zijn.

Men vroeg de ASV of de ASV hiermee met “onze” planning rekening te houden en uiterlijk eind van de week, waarin wij het bericht ontvingen, aan te geven of de ASV hiermee kan instemmen.

Reactie van de ASV
Na overleg binnen de denktank heeft de ASV aangegeven, dat wij als organisatie die de belangen van de binnenvaart behartigt, niet instemmend kunnen reageren op het voornemen. **De schippers spreken hun voorkeur uit om de werkzaamheden in de nachtelijke uren te laten verlopen in plaats van overdag. Dat zou veel hinder wegnemen.**

Antwoord van Rijkswaterstaat
“Bij de planning van deze werkzaamheden (het monteren van eindschakelaar op de hefdeuren) is uiteraard ook gekeken hoe deze werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden met zo weinig mogelijke hinder voor de scheepvaart.

Het werken in de nachtelijke uren is voor RWS niet acceptabel i.v.m. de veiligheid voor de werknemers; denk hierbij aan het werken vanaf hoogte en de inzet van hoogwerkers enz.

Verder dienen de hefdeuren, nadat de eindschakelaars zijn aangebracht, weer opnieuw afgesteld te worden. Dit is een secuur werk, dat we bij daglicht moeten uitvoeren en niet met behulp van een bouwlamp, waarbij de kans op falen groot is.

De westkolk is tijdens deze werkzaamheden overdag tussen 8:00 en 18:00 uur gestremd. Buiten deze tijden is de westkolk beschikbaar. De oostkolk is niet gestremd en zal ook beschikbaar zijn.”

Brief aan RWS zijkanaal Almelo

Brief aan RWS over snelheidsbeperking zijkanaal Almelo

Rotterdam, 1 mei 2019
Betreft: klacht snelheidsbeperking in de zijtak naar Almelo

Geachte,
De ASV heeft van haar leden klachten ontvangen betreffende de handhaving van de snelheidsbeperking op het Zijkanaal naar Almelo van de Twentekanalen, Rijkswaterstaat conform het verkeersbesluit, bij beschikking van 28 mei 2014, kenmerk RWS-2014/24991.

Inhoud verkeersbesluit:
Om tegemoet te komen aan de vraag van de vaarweggebruikers kunnen, vooruitlopend op de plannen om het zijkanaal in 2020 te verbreden en te verdiepen, schepen met een maximale afmeting van 110 m x 11,50 m worden toegelaten, onder beperkende voorwaarden.

Ter verzekering van het belang van de veiligheid voor het scheepvaartverkeer en de instandhouding van de infrastructuur worden beperkingen opgelegd ten aanzien van onder meer de vaarsnelheid van schepen.
Op het zijkanaal geldt dan ook een maximale vaarsnelheid voor geladen schepen van 7 km/uur en voor ongeladen schepen van 9 km/uur.

Om de scheepvaart te verplichten de vaarsnelheid te beperken zijn aan het begin (Delden) en het einde (Almelo) van het zijkanaal de verkeerstekens B.6 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement met onderbord geplaatst.

Inmiddels blijkt het dat er op dit verkeersbesluit wordt gehandhaafd en zo komen nu de problemen wat de uitvoering van dit besluit betreft naar boven. Eén van onze leden is beboet omdat het schip 4 km te hard zou hebben gevaren.

Lagere snelheid geboden levert onveilige situaties op
Omdat de schipper hier wekelijks komt, heeft hij een klacht ingediend. De kern van de klacht is dat het schip -zelfs bij stationair varen- die 9 km/h bijna direct overschrijdt. Zeker in geval van wind (en dat komt nogal eens voor natuurlijk) is het zo goed als onmogelijk om dan veilig te varen; de zijtak is erg smal, zeker voor 110-meter schepen. De schipper heeft een klacht neergelegd betreffende de handhaving en daarbij heeft de schipper ook contact gezocht met een woordvoerder van Rijkswaterstaat.

Tot de ontsteltenis van de schipper werd beweerd, dat de maximale snelheid zelfs nog naar beneden is bijgesteld: voor 110 meter schepen is het volgens RWS 7 km/h ledig en 5 km/h geladen. De schipper wacht nog op het bewijsmateriaal van dit besluit, want dat zou nog aangeleverd worden.

Reactie van de schippers
De ASV heeft via facebook deze kwestie voorgelegd aan de schippers. Hoe ervaren zij (de experts in het varen) deze situatie?

Over het algemeen kan gesteld worden dat men deze gang van zaken onwenselijk vindt. Dat hebben de schippers ook onderbouwd met argumenten. We sturen hierbij een aantal reacties mee, zodat u kunt constateren dat er wel degelijk argumenten spreken tegen het op deze wijze handhaven van dit besluit.

Geen begrip
Het is duidelijk dat deze situatie voortkomt uit het feit dat men op dit traject grotere schepen toestemming heeft willen geven om op dit traject te varen, maar de wijze waarop deze regel nu rücksichtslos op de hele vloot van toepassing wordt gemaakt, stuit op onbegrip bij de sector; het is immers niet zo dat als men een 110 meter schip tegenkomt, dan alleen op dat moment geacht wordt minder snel te varen, dus welk nut heeft deze maatregel?

Het hanteren van de hoofdregel “goed zeemanschap” lijkt geen rol te spelen bij het handhaven en daar protesteert de ASV tegen. Schippers hebben in voorbeelden aangegeven, dat het in een aantal gevallen domweg onveilig is om zich strikt aan de regels te houden. Ook geeft men aan dat het in een aantal gevallen onzinnig is (schadelijk voor het milieu) om dat te doen. We gaan ervan uit dat men niet handhaaft, omdat men dat kan, maar om werkelijk een situatie te verbeteren die onwenselijk/onveilig is.

Ook de wijze van verzamelen van bewijsmateriaal roept vraagtekens op. Het is niet transparant op welke wijze men aan de metingen van de snelheid komt. Volgens de ASV is dat in strijd met de wet.

Daarbovenop komt de wijze waarop er met de schippers wordt omgegaan; als men door de wind wel harder moet varen om een veilige koers te houden, is het redelijk respectloos als er gesuggereerd wordt dat men dan maar helemaal niet zou moeten varen. Datzelfde geldt voor omstandigheden als het (niet) in bezit zijn van een kopschroef. (*“RWS belde mij naar aanleiding van de klacht en zei als jij je niet aan de snelheid van 9 km/u kan houden, mag je niet op het kanaal varen volgens BPR”*).

Samenvattend
- Schippers die beboet worden vinden dat RWS totaal geen begrip heeft voor de praktijksituatie van de schipper
- Deze regelgeving is in een aantal gevallen onuitvoerbaar en daar zou rekening mee gehouden moeten worden
- Deze regelgeving is in een aantal gevallen onwenselijk en daar zou rekening mee gehouden moeten worden
- Er zijn grote vraagtekens bij de wijze van snelheidsmeting m.b.t. het verbaliseren. De betreffende ambtenaren zijn daar niet transparant over naar de schipper toe (*“als je vraagt hoe ze het meten, krijg je geen antwoord”*)
- De wijze van omgang met de schippers zou wat de ASV betreft veel respectvoller dienen te gebeuren

Voorstel
Vanuit de reacties van schippers zijn een aantal voorstellen naar voren gekomen om de zaak voor alle partijen redelijker te maken:
- De schepen van 110 meter in snelheid beperken en de kleinere schepen -net zoals in het verleden- de snelheid laten behouden
- Zorg voor meer ligplaatsen waar schepen kunnen blijven liggen in geval van situaties zoals veel wind
- In overleg met de sector de regels aanpassen, zodat het voor alle partijen veilig en mogelijk is hier te varen

Reacties: Hieronder een aantal reacties zoals schippers ze op ASV Facebook geschreven hebben:
- Snelheidsbeperking is onzin voor de kleinere schepen. Als je daar de wind van op zij hebt, word je weg gezet. Ik ben op het schip waar ik op vaar niet in het bezit van een kopschroef, maar vaar wel regelmatig naar Almelo. Dit betekent voor mij met wind blijven liggen. Waar doen we dat in Almelo? Allemaal industriehavens.
- Idd, geen plek vaak om te blijven liggen en aanleggen is al helemaal een crime daar voor jullie
- Blijf je een meter of 4 van de kant, je kan er dan niet eens af als het weekend is, moet je in Goor blijven.
- Belachelijk. Afgelopen jaar bijna elke

reis naar Almelo geweest en die snelheid leeg is gewoon niet haalbaar, zeker niet met een beetje wind. Als het kanaal niet geschikt is voor 11.45 m, dan moet je die niet toelaten. Nu verpest RWS het voor iedereen, maar het brengt ze wel geld in het laatje.

- Dus omdat 110 m schepen waarschijnlijk schade maken met hun grotere waterverplaatsing, moeten kleinere schepen langzamer gaan varen. Die snap ik niet. Dit is weer een voorbeeld, dat de RWS te weinig mensen meer heeft met een binnenvaartachtergrond. Ze begrijpen het zelf niet meer. Ze luisteren alleen naar grote bedrijven met invloed. Als het kanaal werkelijk te klein is hiervoor, kunnen we toch ook met 85 bij 9.5 meter containers aanvoeren?
- Eigenlijk heel krom dat, omdat er grote schepen mogen varen, voor iedereen de snelheid om laag ging. Waarom niet de snelheid alleen voor de grote schepen omlaag, omdat die veel meer waterverplaatsing hebben en de "'oude snelheid "' laten voor de schepen die er altijd al die snelheid mochten varen? Want er is in de afgelopen 35 jaar niet echt veel veranderd dan alleen wat uitdiepen en klei op de grond, omdat er water onder de dijken door kwam.
- Rijkswaterstaat is al een tijdje de weg kwijt met hun regelzucht. Naar mensen in de praktijk wordt al lang niet geluisterd.
- RWS slaat ook de plank hier weer mis, 12 km met een leeg schip is goed te doen maar 7 km waar is dat op gebaseerd? Als je een wet wilt invoeren, ga dan eerst met de branche praten, voordat er iets onzinnigs aangenomen wordt zoals hier.
- Een 86 meter loopt ook gewoon 10 kph als die leeg is met alleen de schroef in zijn werk, een kempenaar waarschijnlijk ook. Misschien gewoon die beperking afschaffen, want idd met wat wind of zuiging is wat meer druk op de roeren……. Gewoon een bewijs dat er meer kennis en ervaring op het water aanwezig is dan op de kantoren van de RWS.
- Vorige 2 weken 2x geweest met 110 meter. In de Almelosche vaart haal je leeg amper de 12km.
- Dus geladen 7 en leeg 10km zou netjes en te doen zijn. Voor de kleinere schepen die hier veel meer varen is het te belachelijk voor woorden.
- Wij moeten een vergunning hebben voor naar Almelo te varen. Geen idee vanaf welke afmetingen dit is. Maar denk dat reëel is schepen groter dan 86 x 9.5 m een lagere snelheid te laten varen!
- De schepen van 110 m in snelheid beperken en de kortere schepen net zoals vroeger de snelheid laten behouden, zou toch perfect kunnen. Met vrachtwagens doen ze dat ook. De auto mag 120 km, de vrachtwagen 90 km ....
- In Twente moet je zelfs met een leeg klein schip op de handrem varen en op het A-R Kanaal mag de boel aan flarden gevaren worden door een afgeladen 135 x 17 m.
- Ik heb net geprobeerd om het origineel te doen, maar zonder kopschroef blijf je niet uit de wal.
- Vroeger stond "goed zeemanschap" boven alle regels.
- Vorige week beboet voor 2 km per uur te hard ledig door de RWS 33 van Goor. Totaal geen begrip voor de situatie. We varen iedere dag 2 keer door het kanaal vanwege het zandproject vanaf sluis Eefde naar Almelo. Een onbegrijpelijke opgave om 9 km/u te varen ledig. Ik ga met 14 liter per uur al over de snelheid heen van 9 km/u.
- Iemand op kantoor van RWS belde mij naar aanleiding van de klacht en zei: als jij je niet aan de snelheid van 9 km/u kan houden, mag je niet op het kanaal varen volgens BPR.
- Als je vraagt hoe ze het meten, krijg je geen antwoord.
- 7 km/u dus dan schroef in het werk, boegschroef ertegenin om af te remmen en niet harder dan 7 km/u te gaan. Wat teweegbrengt dat je meer kapot maakt, dan waneer je 12 km/u loopt.
- Het probleem bij RWS is dat mensen met een nautische achtergrond het veld moeten ruimen voor iemand met een hbo-achtergrond. Nu is er met een hbo-achtergrond niets mis, tenzij het omgezet wordt in een beleid wat bezijden elke vorm van realiteit is.
- En als ze zeggen het kanaal is te slecht voor een hogere snelheid, waarom dan wel grotere schepen toe laten?

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en zie uw antwoord graag op korte termijn tegemoet.

Verslag bijeenkomst ligplaatsen Binnenspuikanaal IJmuiden

Deze bijeenkomst wordt georganiseerd door Rijkswaterstaat. Naast diverse personen vanuit RWS zijn er ook vertegenwoordigers aanwezig van het Havenbedrijf Amsterdam, de Algemeene Schippers Vereeniging, BLN-Schuttevaer, Tata Steel en de Particuliere Transport Coöperatie.
Bouw van een dam

Wanneer de nieuwe sluis te IJmuiden in gebruik wordt genomen, zal er bij elke schutting vele duizenden tonnen zout het Noordzeekanaal binnenkomen. Om de verzilting terug te dringen wordt er in het spuikanaal aan de zijde van het Noordzeekanaal een dam gebouwd met een speciaal ontwerp. Deze dam zal openingen aan de onderzijde hebben waardoor het zoute water, dat zich dieper bevindt dan het zoete water, richting het gemaal en vervolgens naar de Noordzee kan wegstromen.

De bouw van de dam zal tot gevolg hebben dat de huidige ligplaatsen in het Binnenspuikanaal komen te vervallen. In een eerder overleg is besproken waar deze ligplaatsen heen verplaatst kunnen worden en tijdens deze bijeenkomst wordt een concreet plan voorgelegd middels een presentatie.

Verplaatsing ligplaatsen naar zuidzijde Noordzeekanaal
Het plan is om aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal de huidige palen uit te breiden over bijna de gehele lengte van de veerpont tot aan de scouting. In totaal komen er 24 palen met 2 aflopen, te weten op meest oostelijke en westelijke paal. De aflopen zullen uitkomen op een looppad en bij de scouting en het veer zijn parkeerplaatsen aanwezig. Het looppad is bevorderlijk voor de veiligheid, omdat het voorkomt dat via de drukke weg op de dijk moet worden gelopen. De binnenvaartorganisaties geven aan dat dit te weinig is en er minimaal 1 afloop bij moet, omdat er in de huidige situatie 4 aflopen zijn. Ook de positie van de aflopen kunnen beter om er efficiënt gebruik van te kunnen maken. Waar echter wel rekening mee moet worden gehouden, is dat er op de palen die er nu aan de zuidzijde staan aan beide zijden gelegen kan worden. De wens is om dat bij zoveel mogelijk palen mogelijk te laten zijn.

Er zal ook een locatie worden gecreëerd waar een auto van of aan boord gezet kan worden. Deze zal komen op het sluiseiland tussen de zuidersluis en de middensluis. Het kadedeel zal ongeveer 60 meter lang zijn en in het verlengde van de kade zullen 2 palen komen waaraan kan worden vastgemaakt.

Ligplaats(en) 3e Rijksbinnenhaven
Met de uitbreiding van de palen aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal zijn nog niet alle palen uit het Binnenspuikanaal weer in gebruik. Daarom staan er 4 palen met een afloop gepland aan de oostzijde in de invaart van de 3e Rijksbinnenhaven. Er zijn grotere ambities voor deze locatie (het terrein is tot aan de uitstulping van RWS), bijvoorbeeld een kademuur waar 2 lengtes kunnen liggen, maar dat valt niet binnen de opdracht die dit deel van RWS heeft (plek vinden voor de palen uit het Binnenspuikanaal). Het bestuur van RWS moet hierover besluiten. De kosten zullen hierin een grote rol spelen. Het minimale van de 4 palen zal niet veel opleveren, want er wordt nu ook al gelegen op deze locatie. Tata Steel ziet liever geen ligplaatsen op de hoek van de 3e Rijksbinnenhaven vanwege het invaren van de haven door coasters.

Ontwikkeling ligplaatsenbeleid IJmuiden
Naast de verplaatsing van de palen in het Binnenspuikanaal is RWS bezig een ligplaatsenbeleid te maken voor het hele gebied. Er wordt aangegeven dat het optimaliseren (meer diepgang en afloopvoorziening) van de ligplaatsen in de 1e Rijksbinnenhaven ook noodzakelijk is. Als er gewacht moet worden op laden/lossen, zal het daar prettiger ligplaats nemen zijn dan aan de zuidzijde van het kanaal vanwege de zuiging en golfslag van de voorbijkomende scheepvaart. Optimalisatie van de ligplaatsen in de 1e Rijksbinnenhaven moet een ambitie worden van RWS binnen het nieuwe ligplaatsenbeleid IJmuiden.

De binnenvaart ziet nog een mogelijkheid voor het creëren van ligplaatsen. Ten zuiden van de nieuwe sluis is een kade gemaakt die, als de nieuwe sluis klaar is, niet veel meer gebruikt zal worden. Het is voor ligplaatsen ideaal, maar helaas blijft deze kade van de aannemer.

RWS vraagt de binnenvaart naar wat de beste optie is voor wat betreft de tijd die gelegen mag worden. Is dit 3 maal 24 uur of 7 maal 24 uur? Als een schip moet wachten op laden of lossen komt het regelmatig voor dat dit langer duurt dan 3 dagen, dus 7 maal 24 uur zal beter zijn. Een week mogen liggen zal naar alle waarschijnlijkheid geen tekort van ligplaatsen tot gevolg hebben voor schepen die vanwege de rusttijd een plek nodig hebben. Een beter gebruik van de ligplaatsen kan wel bereikt worden door melding bij de sluis, zodat zij weten wanneer schepen gepland staan te vertrekken en schippers kunnen adviseren waar ze het beste ligplaats kunnen nemen. Dit gebeurt in het hele land al bij sluizen en in overnachtingshavens.

Er wordt ook gevraagd hoe er gedacht wordt over walstroom op de locaties. Als het aangeboden wordt (gratis), zullen schippers er zeker gebruik van maken. Als het gepaard gaat met een generatorverbod, wordt het een probleem. Met alle industrie en scheepvaart daar zal de bijdrage van walstroom aan een betere luchtkwaliteit minimaal zijn en daarbij worden de generatoren aan boord van schepen ook steeds schoner en stiller. Het geld dat nodig is om walstroom aan te leggen, kan beter benut worden (bijv. de optimalisatie van de ligplaatsen in de 1e Rijksbinnenhaven).

Planning en overleg
RWS denkt in het eerste halfjaar een aanzet op te stellen van het ligplaatsenbeleid IJmuiden. Er wordt voorgesteld om 2 maal per jaar een overleg te organiseren over IJmuiden en Schellingwoude. Voorheen werd dit wel in de WBA besproken, maar dat functioneert onvoldoende. De WBA wordt immers georganiseerd door het Havenbedrijf Amsterdam en is voornamelijk gericht op het gebied dat zij beheren.

In de loop van dit jaar zal het plan dat in deze bijeenkomst is gepresenteerd, verder worden uitgewerkt/aangepast en zal er eind dit jaar op zoek worden gegaan naar een marktpartij die dit uit gaat voeren. Belangrijk bij de uitvoering is dat eerst de palen worden verplaatst en dan pas de dam wordt gebouwd. Hoe het precies ingevuld gaat worden, valt nog niet te zeggen, maar wel zodanig dat de overlast voor binnenvaart minimaal is. In 2023 moet alles gereed zijn (inclusief de dam in het Binnenspuikanaal).

Ron Breedveld

Gesprek bij het Ministerie IenW

over het tegengaan van de omgekeerde modal shift

Bij dit gesprek waren mevrouw Luijten en de heer Dronkers namens het Ministerie IenW aanwezig. De heer Dronkers is directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken/loco secretaris-generaal bij IenW.

Mevrouw Luijten is Hoofd afdeling Binnenvaart en Vaarwegen IenW en voorzitter CESNI

Dus door de jaren heen verantwoordelijk voor het Ministerie en een grote rol spelend bij de CCR/CESNI-regelgeving. Namens de ASV waren Gerberdien le Sage, David Twigt, Ronald Sipsma en Sunniva Fluitsma aanwezig.

Urgentie?
De heer Dronkers had het bericht gelezen van een schipper, die aangaf door alle regelgeving en de omstandigheden in de binnenvaart het niet meer te zien zitten en zijn schip heeft verkocht.
De ASV reageerde dat dit een dagelijkse gang van zaken is, maar dat het toch lijkt of de urgentie nog niet als zodanig ervaren wordt, gezien de grote tijdsspanne tussen de gevraagde position paper en het gesprek hierover. Men weersprak dat men niet doordrongen zou zijn van de urgentie van het verhaal, maar gaf nergens aan wat men dan werkelijk gedaan heeft in die tijd, welke stappen er gezet zouden zijn. Wel dat men het heel druk had gehad met o.a. de Green Deal.

- Er werd inhoudelijk nauwelijks ingegaan op de position paper en pas na veel aandringen van de ASV werd er dieper ingegaan op het MEMO (voorafgaande aan dit gesprek toegestuurd; zie deze nieuwsbrief)
- Het rapport “schepen van de toekomst” en de evaluatie van dat beleid werd aan de orde gesteld. Volgens mevrouw Luijten werd er over van alles volop geëvalueerd.

De ASV echter stelde nog eens dat dit specifiek over de evaluatie ging van het voorgenomen besloot in 2002 om schepen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen te laten voldoen. Een evaluatie die iedere 5 jaar zou plaatsvinden en waar wij vaak om gevraagd hebben.

Conclusie: de heer Dronkers vraagt aan mevrouw Luijten om die evaluatie bij de CCR aan de orde te stellen.

Level playingfield
Ook op het begrip level playing field zijn we nog ingegaan. Daarbij werd de foto getoond van een – met veel bombarie gepresenteerde - nieuwe spits. Op de foto is overduidelijk dat **die spits niet aan de CCR-eisen voldoet.** Zonder gangboorden, zonder roef varend en dat op een traject van honderden kilometers en sluizen van Calais naar Straatsburg.
Het antwoord: dat wat binnen een land gebeurt, mag het land zelf weten. Tja…
Dat er geen level playing field is wat betreft de certificeringen, wordt nog steeds betwijfeld. Kennelijk is het Ministerie niet in staat uit te zoeken of dit wel of niet zou kloppen.

Ook dat er subsidies worden verstrekt in andere landen en welke, schijnt men niet te weten. Kennelijk is het Ministerie niet in staat de feiten daarover boven tafel te krijgen.

Wat betreft de voorgestelde mogelijke oplossingsrichtingen:
De hardheidsclausule
Voorstel oplossing: Invoering van een daadwerkelijke en ruime ontheffingsmogelijkheid en/of een algemene ontheffings¬mogelijkheid onder de hardheidsclausule, waarbij in een set omschreven gevallen in ieder geval ontheffing wordt verleend van die eisen.
Er werd gesteld dat er nooit beroep was gedaan op de hardheidsclausule en wij dat eerst maar eens moesten doen om aan te tonen dat het niet werkt.
De ASV bracht in dat er ongeveer 450 x beroep is gedaan op de crisishardheidsclausule, omdat die heel werkbaar was en dat het tekenend is, dat er na de afschaffing daarvan schippers de gewone procedure kennelijk niet haalbaar vinden. Ook experts zeggen tegen schippers, dat het een onwerkbare procedure is, maar dat argument leek niet voldoende te zijn.
De ASV stelde dat men zich vergiste in de mededeling, dat er nooit beroep was gedaan op de hardheidsclausule, omdat WIJGULA voor diverse schepen hardheidsclausules heeft ingediend die echter jaren in de la van ILT zijn blijven liggen - en opeens niet meer nodig waren, omdat ze opeens aan de geluidseisen zouden voldoen, toen men bedacht had dat alle schepen gebouwd na 1976 automatisch aan de geluidseisen zouden voldoen (ook al was dat juist de reden van de hardheidsclausule) - waarbij het feit dat ILT het gewoon niet doorstuurt naar de CCR ook niet bepaald motiverend werkte voor andere schippers.
Er werd toegegeven dat inderdaad die hardheidsclausules jarenlang zijn blijven liggen. De ASV vraagt zich af waarom die hardheidsclausules dan niet gebruikt kunnen worden om te kijken wat er verbeterd kan worden. Ze zijn er toch al?

Tijd te kort voor langdurige procedures
Hoewel de heer Dronkers benadrukt dat hij nog slechts een jaar op dit dossier zit, kan begrip voor die situatie helaas niet maken dat de tijd minder zou dringen. De ASV heeft gesteld dat inmiddels de tijd te kort is geworden om dit soort zaken (werking van hardheidsclausules) zorgvuldig uit te proberen, zodat aan de hand daarvan eventueel een meer werkbare hardheidsclausule ontwikkeld zou kunnen worden. In 2020 zijn de volgende regels al aan de orde en schippers geven het op.
Om de zaak te versnellen vraagt de heer Dronkers aan mevrouw Luijten ervoor zorg te dragen, dat ILT benaderd wordt om te vragen of dit met spoed behandeld zou kunnen worden - als er een schip gevonden kan worden, die toevallig nu voor de keuring in aanmerking komt - en voor het een of ander gebruik zou willen/moeten maken van een hardheidsclausule. De ASV is niet per se onwillig om hieraan mee te werken, maar ziet dit niet als oplossing gezien de tijdsspanne (eerst die clausule, dan aan de hand daarvan aantonen dat die niet deugt, dan de CCR benaderen die maar 2 maal per jaar bij elkaar komt en dan zorgen dat die clausule aangepast wordt tot iets werkbaars bij een CCR die tot nu toe, volgens het Ministerie, het probleem niet ziet en dat allemaal binnen enkele maanden?)

De ASV stelde voor naar de hardheidsclausule zelf te kijken en met voorstellen te komen hoe die meer werkbaar zou zijn. Daar stond de heer Dronkers niet negatief tegenover.
Aangedragen oplossingen in de memo
- Over voorgestelde oplossing: **Het buiten beschouwing laten van eisen die verbandhouden met de arbeidsomstandigheden bij schepen zonder personeel**.

Is aan de orde geweest, maar het Ministerie (mevrouw Luijten) twijfelt aan onze uitleg dat Duitse schepen zonder personeel op een andere manier gekeurd worden dan met personeel. Zij erkent het Berufsgenossenschaft, maar waar wij zeggen dat die alleen de arbeidsomstandigheden in de gaten houden en ingrijpen waar nodig - maar daardoor die eisen bij Particulieren zonder personeel dus niet voorwaardelijk zijn voor behoud van het certificaat -, stelt mevrouw Luijten dat ze én voorwaardelijk zouden zijn voor het certificaat én als arbeidsomstandigheden gecontroleerd worden. Wij horen van onze Duitse collega's echt andere verhalen, maar volgens het Ministerie moeten wij dat dan maar bewijzen.

- Over voorgestelde oplossing: **Het treffen van afdoende financiële compensatiemaatregelen.**

Hierbij worden de subsidies van Wallonië en Frankrijk die we noemen ter discussie gesteld. Ook dat moeten wij dan maar bewijzen (niet dat er beloofd is dat bij bewijs Nederland dat ook zal doen), waarbij men o.i. maar de Schuttevaer hoeft te lezen om te constateren dat dit een eenvoudig te checken feit is.

- Over voorgestelde oplossing: **Invoering van een moratorium** gelet op de noodsituatie van de omgekeerde modal shift die zich momenteel voltrekt.

Er was veel te weinig tijd voor dit gesprek. We zijn hier niet aan toe gekomen.

De ASV heeft voorgesteld het N.V.O. terug te krijgen, maar dat vond mevr. Luijten principieel niet aanvaardbaar!

Teneur van de memo ontkend

De hele teneur van de memo, waarbij werd aangegeven dat als de situatie zo blijft, de aankomende jaren veel Certificaten van Onderzoek zullen worden afgewezen waartegen de binnenvaartschippers bezwaar en beroep zullen instellen, is eigenlijk niet opgepikt. Er werd nergens gerefereerd aan de stappen, die schippers zouden kunnen nemen. Gezien de tijdsdruk is het voor ons onmogelijk geweest om dit nog aan de orde te stellen. Het is duidelijk dat het hele juridische aspect genegeerd is.

Ronduit teleurstellend was het, dat als slotopmerking nog even werd gesteld, dat men zich afvraagt of die kleine schepen echt wel als belangrijk ervaren worden door anderen. Ook daarbij was de vraag of wij dat maar even aan wilden tonen.

Al met al moeten wij aantonen:

- Dat er geen level playing field is wat betreft de certificeringen en hoe dat dan precies zit.
- Dat er subsidies worden verstrekt in andere landen en welke
- Dat de hardheidsclausule onwerkbaar is en waarom
- Dat de kleine schepen zouden moeten blijven bestaan (ook al ligt er een petitie daarover mede aangeboden door evofenedex, ook al liggen er moties van provincies die zich zorgen maken over het verdwijnen van de kleine schepen)

Omgekeerde modal shift niet aangepakt

Het is een vreemde zaak als je nagaat dat de oorsprong van dit gesprek voortkwam uit het volgende: de heer Dronkers signaleert een omgekeerde modal shift en vraagt ons wat hij er aan kan doen om het tij te keren.

Vervolggesprek

Er wordt afgesproken dat er een vervolggesprek komt en Ronald stelt voor dat aan boord van een schip te doen. De heer Dronkers vindt dit een goed idee en mevrouw Luijten gaat ook akkoord.

Memo ten behoeve van gesprek I&W 9 mei 2019

PROBLEEM

De technische eisen die voortvloeien uit ES-TRIN, waarvan een groot deel met ingang van 1 januari 2020 gaat gelden, brengen de binnenvaartsector ernstig in gevaar. Vroeger golden de regels alleen bij ombouw, vervanging en nieuwbouw van schepen, maar nu gelden de eisen met terug¬werkende kracht. Het voldoen aan specifieke eisen (of een combinatie van eisen) is niet of nauwelijks te betalen en voor oudere, kleinere schepen (gebouwd voor 1976 en/of kleiner dan 1500 ton) soms zelfs technisch onuitvoerbaar. Om van dit laatste een voorbeeld te geven: doordat de (woon)ruimtes minimaal twee meter hoog moeten zijn, kunnen spitsen (oud én nieuw) niet meer onder Franse bruggen doorvaren. Een ander voorbeeld zijn de geluidseisen: daaraan kan geen enkel schip voldoen (groot noch klein, oud noch nieuw), maar alleen schepen met kiellegging vóór 1976 moeten aantonen wél aan de eisen te voldoen. Het gevolg is dat veel kleine schepen bij de sloop belanden of als woonschip worden verkocht.

ACHTERGROND

Met de technische eisen voor inrichting en uitrusting van het schip wordt ingezet op maximale veiligheid, onder meer voor personeel aan boord van de schepen. De noodzaak hiertoe stamt uit een tijd van schaalvergroting, waarin uitbreiding van het gemiddelde laadvermogen in evenredig verband stond met risicominimalisatie en goede arbeidsomstandigheden voor personeel. Een tijd bovendien, waarin beleidsmakers conservering van de bestaande vloot onwenselijk achtten. De eisen richten zich met name tot de grotere binnen¬vaart met personeel, maar hebben gigantische impact op de kleinere binnenvaart (veelal man-vrouwbedrijven). De gevolgen zijn verstrekkend.

In het Regeerakkoord wordt beloofd een modal shift te realiseren. Daarvoor is nodig dat kleinere binnenvaartschepen de kleinere vaarwegen blijven bevaren, zodat extra vrachtwagenverkeer kan worden voorkomen. Dit is in belang van de gehele logistieke keten en van het milieu. De technische eisen maken het de kleine binnenvaart echter onmogelijk met als gevolg dat nu een omgekeerde modal shift gaande is.

Dit probleem is al geruime tijd bekend bij het Ministerie. In de Tweede Kamer zijn diverse moties aangenomen om dit probleem te adresseren, maar er is nauwelijks actie ondernomen. De betref¬fende binnenvaartschippers stevenen af op een gedwongen beëindiging van hun bedrijf, met alle gevolgen van dien voor de transportsector en voor Nederland.

JURIDISCHE OVERWEGINGEN

Nederland hanteert de technische eisen op grond van de EU-Richtlijn en het ROSR. De ASV begrijpt dat dit de juridische context is die de beleidsruimte van Nederland beperkt.

Dit betekent overigens niet dat de regels op zichzelf houdbaar zijn. De regels zijn namelijk in strijd met het evenredigheidsbeginsel. De regels zijn niet noodzakelijk om het doel dat met de regeling wordt nagestreefd te bereiken. Met andere, minder verstrekkende maatregelen zou hetzelfde doel kunnen worden bereikt. Bovendien wordt één specifieke groep in het bijzonder geraakt. Ten aanzien van deze groep is in feite sprake van ontneming van niet alleen het bedrijf van de betrokken binnenvaartschippers, maar ook van hun (familie)woning en pensioen. Een dergelijke inbreuk is niet gerechtvaardigd.

Van belang is dat ook CCR zelf meent, dat de technische eisen een bepaald vlootsegment niet onevenredig hard mogen raken. Een periodieke evaluatie van de regels is door de CCR beloofd, maar heeft

nooit plaatsgevonden.Daardoor is nooit getoetst of de bestaande eisen voldoen aan “criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) [die] mede uitgangspunt [dienen] te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen.” Onbegrijpelijk, omdat juist in de praktijk blijkt dat de eisen onevenwichtig en disproportioneel uitpakken voor één specifieke groep.
Anders dan de bijzondere crisishardheidsclausule (2009-2013) biedt de huidige hardheidsclausule geen effectieve oplossing. De procedure is te bureaucratisch, de eisen zijn onduidelijk en te hoog en de schipper verkeert onredelijk lang in onzekerheid of de CCR bereid is coulance te betrachten. Niet zonder reden is op grond van de bestaande hardheidsclausule nagenoeg nooit een ontheffing verleend. Het resultaat is dat duizenden Nederlandse binnenvaart¬schippers door de technische eisen genoodzaakt zijn geweest hun schip aan de actieve binnenvaart te onttrekken. Na 1 januari 2020 zal deze koude sanering een hogere vlucht nemen en zullen nog eens duizenden schepen verdwijnen.
Duitsland, Frankrijk en België proberen de negatieve effecten te compenseren, onder meer door regels met betrekking tot arbeidsomstandigheden niet toe te passen op schepen zonder personeel en door financiële compensatieregelingen. Nederland doet tot op heden niets, terwijl de Nederlandse vloot nota bene de best onderhouden binnenvaartschepen heeft.

WAAROM EEN OPLOSSING?

1. Bescherming van eigendom

De kleinere, oudere schepen worden (welbewust) getroffen door de regeling. Het gevolg is nu al en zal in toenemende mate zijn dat deze (economisch gezonde en maatschappelijk gewenste) schepen, waarop de schippers ook wonen, uit de actieve vaart moeten worden genomen. Dit is in strijd met het fundamentele recht op bescherming van eigendom.

2. Beter voor het milieu

Omdat de kleinere binnenvaartschepen door deze maatregel zullen verdwijnen en de kleine vaarwegen niet meer kunnen worden bevaren, zal het vervoer zich verplaatsen naar de weg. Onderzoek toont aan dat na 2025 wekelijks vele tienduizenden vrachtwagens extra over de weg rijden. Vervoer van een container over de weg leidt tot viermaal zoveel CO2-uitstoot als bij vervoer van dezelfde container over het water.

3. Behoud van de diversiteit van de vloot ten gunste van de economie

De markt heeft behoefte aan kleinere binnenvaartschepen die de nauwe haarvaten van ons vaarwegen¬netwerk kunnen bevaren, te meer nu Nederland door klimaatverandering in toenemende mate wordt geconfronteerd met perioden van laag water. Ook organisaties als Evofenedex en diverse provincies hebben zorgen geuit over het tekort aan kleinere schepen.

4. Behoud van maritiem cultureel erfgoed

De binnenvaartsector is beeldbepalend voor het maritieme landschap. De oudere binnen¬vaart-schepen zijn iconisch voor de Nederlandse geschiedenis. De technische eisen brengen de status van deze schepen als cultureel erfgoed ernstig in gevaar.

WELKE OPLOSSINGEN ZIJN MOGELIJK?

Het is vijf voor twaalf geweest. De ASV wil graag meedenken over oplossingen, zodat het tij alsnog kan worden gekeerd. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn:

- Invoering van een daadwerkelijke en ruime ontheffingsmogelijkheid en/of een algemene ontheffings¬mogelijkheid onder de hardheidsclausule, waarbij in een set omschreven gevallen in ieder geval ontheffing wordt verleend van die eisen. De Minister heeft in het televisie¬programma ‘Hart van Nederland’ het probleem afgeserveerd met de opmerking dat een ontheffings¬mogelijkheid bestaat. Het Ministerie zal zich dan ook moeten inzetten voor toepassing van de hardheidsclausule op een wijze die daadwerkelijk soelaas biedt.
- Het buiten beschouwing laten van eisen die verbandhouden met de arbeidsomstandigheden bij schepen zonder personeel.
- Het treffen van afdoende financiële compensatiemaatregelen.
- Invoering van een moratorium gelet op de noodsituatie van de omgekeerde modal shift die zich momenteel voltrekt.

De ASV begrijpt dat CESNI/CCR een rol spelen, maar dit mag het zoeken naar mogelijke oplossingen niet in de weg staan. De Nederlandse overheid heeft in het algemeen belang de taak om dit probleem op te lossen. Stilzitten betekent definitief het einde van de gezonde diversiteit in de binnenvaart.
De ASV staat uiteraard open voor andere oplossingsrichtingen.

SLOTOPMERKING

Als de situatie zo blijft, zullen de aankomende jaren veel Certificaten van Onderzoek worden afgewezen. Tegen die afwijzingen zullen de binnenvaartschippers bezwaar en beroep instellen. Dit zijn naar verwachting langdurige en complexe procedures. Dit is uiteraard onwenselijk. Belangrijker is wellicht nog dat de duizenden kleine binnenvaartschepen die op het punt staan te verdwijnen nooit meer zullen terugkeren. Deze ontwikkeling is onvermijdelijk en kan niet meer ongedaan worden gemaakt.

Europa

Dörverden

Goedemorgen,

Vannacht beneden de sluis in Dörverden gelegen, ik vind dat dit ook wel eens gezegd mag worden:

- Mooie palen, mooie afloop.
- Op elke hoogte goed bereikbaar.
- Genoeg palen.
- Genoeg bolders aan elke kant van de paal.
- Elke steiger een walstroomkast.
- Reddingsboei, reddingshaak.

Een complimentje waard richting WSA. Zo kan het dus ook!

Opheffing CNBA en vervolg

Naar aanleiding van berichten op FB, dat er ter vervanging van het binnenkort op te heffen binnenvaartorgaan CNBA een nieuwe structuur, een soort bedrijfschap, zou worden opgezet met een voor alle nationaliteiten verplichte financiële bijdrage, kregen we van de bond “La Glissoire” een overzicht van de discussies en het overleg hierover, zoals dit al ruim een jaar plaatsvindt.

Samengevat:
Het CNBA is een soort Kamer van Koophandel-onderdeel, waarin een stuk of 6 oorspronkelijke schippersbondjes verenigd zijn en dat de particuliere binnenvaart vertegenwoordigt, internationaal erkend is en ook zitting heeft in de ESO. Franse schippers betalen hieraan een (niet geringe) verplichte opslag op de vaartrechten.

>> In hoeverre ze werkelijk de belangen van de particulier verdedigden, over het democratisch gehalte en over het financieel beleid, daar valt veel op af te dingen. Feit is, dat de Franse overheid af wil van organisaties, die zich à priori profileren op basis van het particulier ondernemerschap, maar vindt, dat “vervoer” onderdeel van de logistiek is en dat het verder niet uit maakt, of je dat als kleine particulier doet of als rederij. Dus allemaal samen met verladers in een organisatie behoort te zitten. Een vernietigend rapport van de Franse rekenkamer over het financieel beleid bij het CNBA werd de aanleiding om het CNBA met haar KvK-statuut op te heffen. Privaatrechtelijke organisaties, zoals de deelnemende schippersbonden, blijven natuurlijk wel toegestaan (vrijheid van vereniging).

De overheid, samen met vaarwegbeheerder VNF, probeert nu particulieren, rederijen en verladers in een soort bedrijfschap te persen, waarbinnen de onderlinge verhoudingen zich maar moeten bewijzen, maar waardoor er één aanspreekpunt is voor alles wat met logistiek te maken heeft.

Geen enkele van de bedoelde partijen heeft daar veel zin in: nieuwe pottenkijkers in de eigen keuken en toch een stukje verplicht onderling overleg. Zo’n bedrijfschap mag verplichte heffingen opleggen. De vraag is, of dat ook aan buitenlandse bedrijven mag, maar alles op voorwaarde, dat de deelnemende organisaties dat, naast hun eigen contributies, steunen.

Slotopmerking van “La Glissoire”, ernaar gevraagd: Vanuit de particuliere binnenvaart is niemand bereid, dit overheidsinitiatief mee op te pakken of eraan deel te nemen, zodat een “vrijwillig-verplichte bijdrage” niet kan worden ingesteld, tenzij de overheid de particuliere binnenvaart zou verplichten in het bedrijfschap zitting te nemen. Maar dat zou tegen de wet zijn. Die bepaalt, dat zo’n verplichting tot deelname aan een privaatrechtelijke instelling niet mag worden opgelegd.

In de pers

De ASV heeft het weer druk gehad afgelopen periode met de pers. Soms benaderden wij zelf de pers over onderwerpen, soms werden we benaderd. Er kwamen filmpjes bij RTV Drenthe en Hart van Nederland over de verdwijnende kleine binnenvaart. Er verschenen krantenartikelen n.a.v. een -door de ASV gestuurde- brief. De rol van de binnenvaart werd aan de orde gesteld, waarbij we ons soms ook moesten verdedigen. Bijvoorbeeld als het over zwerfafval ging op de rivieren en kanalen of over de overlast die schepen zouden veroorzaken. Een samenvatting:

Huisvuil In de pers
Op de site van het televisieprogramma "de monitor" wordt afgevraagd waarom de rivieren zo vervuild zijn met plastic. Daarbij is ook de ASV benaderd. Naar aanleiding van dat interview is er een artikel op de site verschenen. Zie:
https://demonitor.kro-ncrv.nl/artikelen/schippers-weigeren-te-betalen-voor-inleveren-huisvuil-het-milieu-betaalt-de-prijs
Daarin staat onder andere:
'In andere landen kunnen schippers hun huisvuil zo kwijt'
Ze doelt op het abonnement dat binnenvaartschippers sinds 2014 moeten afsluiten om hun huisvuil kwijt te kunnen. 'Wij varen 80% van de tijd in Frankrijk. Daar kun je je afval gewoon gescheiden inleveren bij alle sluizen. Ook in Duitsland en België kunnen schippers alles zo kwijt. Maar in Nederland moet je voor honderden euro's per jaar een abonnement afsluiten. En staan er maar op een paar plekken containers. Er zijn dus niet veel schippers met een abonnement.'
Volgens Fluitsma werkt dit in de hand dat schippers hun vuil bewaren tot ze thuis zijn. Of in een haven. 'Het woongedeelte is niet zo groot op een schip, dus vuil zet je buiten, net als thuis. Als er dan een keer storm komt, of meeuwen of ratten, dan kan er weleens wat in het water belanden.' Ze heeft nog nooit gezien dat een schipper bewust iets overboord gooide.

RTV Utrecht en klagende bewoners
Een klagende inwoner van Breukelen die last zegt te hebben van de vele schepen in het Amsterdam-Rijnkanaal die voor zijn deur aanmeren, heeft veel losgemaakt in de scheepvaartwereld. De uitzending waarin deze man klaagt over het feit dat het er "wel een scheepswerf lijkt", is terug te zien op https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1924470/

Hoor en wederhoor graag
De ASV heeft aan RTV Utrecht gevraagd waarom er geen wederhoor is toegepast, zodat schippers konden reageren op deze aantijgingen. Vervolgens heeft RTV Utrecht de ASV de kans gegeven namens de schippers een reactie te geven. Zie:
https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1924608/klachten-over-aanmeerplek-breukelen-verbazen-binnenvaartschippers.html

De klager woont in een van de flats in Breukelen Noord, die naast het Amsterdam-Rijnkanaal liggen. Volgens de boze Breukelaar zorgen de aangelegde schepen voor geluidsoverlast, zijn er regelmatig schepen met gevaarlijke stoffen die illegaal aanmeren en komen er vieze uitlaatgassen zijn huis binnen.

VERDRAAGZAAMHEID
een deel van de reactie vanuit de ASV:
Volgens Fluitsma staan de klachten uit Breukelen niet op zichzelf en maken ze deel uit van een groter probleem. "Dit is het toonbeeld van hoe de mensen tegenwoordig tegenover de binnenvaart staan. Alsof het iets is dat vooral overlast geeft. Terwijl we de verdraagzaamheid moeten hebben om er met elkaar voor te zorgen dat het vervoer zo goed mogelijk plaatsvindt. En daarin is de binnenvaart een belangrijke speler."

Gevolgen CCR regelgeving In de pers
Onderstaande brief heeft de ASV gestuurd naar verschillende media. Zowel de regionale pers als de landelijke pers (het Financieele Dagblad) heeft (delen hieruit) geplaatst.
Samen met de filmpjes die zijn gemaakt voor RTV Drenthe (zie de ASV site) en Hart van Nederland hopen we op deze manier dat de urgentie van het verdwijnen van de diversiteit van de binnenvaartvloot tot de verantwoordelijken gaat doordringen.

Politiek en klimaatonderhandelaars negeren evidente oplossing voor CO2-reductie
Alle sectoren moeten een vergroeningsslag maken, ook de binnenvaart. Maar met de huidige regels zal een grote groep binnenvaartschepen binnenkort de laatste reis maken. Naar de sloop welteverstaan. Het vervoer over water verplaatst zich dan noodgedwongen naar de weg met als direct gevolg viermaal zoveel CO2-uitstoot.

Volgens het klimaatakkoord van Parijs moet de binnenvaartsector in 2050 emissieloos en klimaatneutraal varen. Aan de klimaattafels wordt ingezet op een besparing van 0,7 mio megaton CO2 in 2030. Het zijn gegronde ambities waaraan ook binnenvaartschippers graag hun steentje bijdragen. Initiatieven zijn er volop, maar serieuze alternatieven voor fossiele brandstoffen zijn nog niet voorhanden. Elektrisch aangedreven schepen komen kracht tekort en kunnen bij stevige stroming niet de Rijn opvaren. Van waterstof wordt veel verwacht, maar de ontwikkeling staat nog in de kinderschoenen. De transitie kost tijd.

Alleen inzetten op uitstootreductie is daarom niet genoeg. Om de klimaatdoelen te halen is een 'modal shift' nodig. Want hoewel binnenvaart zuiniger kan, is het vergeleken met wegvervoer per tonkilometer veel klimaatvriendelijker. Eén klein schip vervoert de lading van gemiddeld 30 vrachtwagens. Vervoer over de weg (hoge CO2-uitstoot) moet dus over het water (lage CO2-uitstoot). Dat ontlast bovendien de wegen en vermindert files. Het lijkt zo simpel. En toch is er iets merkwaardigs aan de hand.

De ambitie om het vervoer van de weg te verplaatsen naar het water wordt breed gedragen. Ook het kabinet is voorstander, althans zo lijkt het. De wens van een modal shift staat duidelijk in het regeerakkoord. Maar de begrotingscijfers verklappen het werkelijke verhaal. Daaruit blijkt dat structureel te weinig geld beschikbaar is. Dit jaar is nog altijd meer dan 50% van het budget voor infrastructuur bestemd voor asfalt, zo'n 40% wordt benut voor het spoor en minder dan 10% komt ten goede aan water. En dat terwijl (nu nog) 35% van het vervoer over water plaatsvindt. Het gevolg is achterstallig onderhoud van vaarwegen, sluizen en bruggen.
Naast een gebrek aan prioriteit en geld heeft de binnenvaart een ander probleem. Vanuit Europa worden steeds strengere technische eisen gesteld. Waar deze eisen vroeger golden bij nieuwbouw, verbouw of ombouw van schepen, worden de eisen tegenwoordig met terugwerkende kracht opgelegd. Ze gelden dus ook voor oude schepen. Die zijn weliswaar lang geleden gebouwd, maar kunnen door goed onderhoud uitstekend mee. Het schip 'regelproof' maken is echter onbetaalbaar en soms zelfs technisch onuitvoerbaar. Komt een schip niet door de periodieke keuring, dan mag het niet meer varen en is sloop de enige optie. Deze koude sanering van kleine, oudere schepen is al geruime tijd gaande.

Daarmee verdwijnt niet alleen een stuk maritiem cultureel erfgoed, de sanering zorgt voor een 'omgekeerde modal shift'. Weggesaneerde kleine schepen worden niet vervangen, omdat nieuwbouw niet rendabel is. Aangezien grote schepen de kleinere vaarwegen niet kunnen bevaren, kiezen vervoerders voor de vrachtwagen.

Door de kokervisie op emissiereductie is nu een omgekeerde modal shift gaande: vervoer over water verplaatst zich naar de weg. Onderzoek toont aan dat hierdoor na 2025 wekelijks 74.000 extra vrachtwagens over de weg rijden. Dat zijn bijna vier miljoen extra vrachtwagens per jaar.

In andere Europese landen blijkt dat de regels eveneens een specifiek deel van de binnenvaart onevenredig hard raken en daarmee averechts werken. Duitsland erkent dat de technische eisen een bewuste koude sanering teweegbrengen en vervoer over water dwarsbomen. Duitsland gaat daarom bij keuringen soepel om met de technische eisen. Frankrijk en Wallonië verstrekken subsidie zodat binnenvaartschippers 'mee' kunnen.

In Nederland wordt daarentegen lippendienst bewezen aan de wens vervoer naar het water te verplaatsen. Men stribbelt mee, maar houdt in werkelijkheid strikt vast aan de Europese eisen. Diverse aangenomen Kamermoties roepen de Minister op tot actie, vooralsnog zonder succes. De prognose is nu dat in 2025 de binnenvaartvloot is gehalveerd.
Doodzone, want de binnenvaart kan bij uitstek bijdragen aan de klimaatmissie. Daarvoor is wel noodzakelijk daadwerkelijk in te zetten op een modal shift, waarbij politiek en klimaatonderhandelaars de binnenvaart optimaal benutten in de logistieke keten. Een diverse vloot is daarbij cruciaal.

Deze laatste brief, ondertekend door onze voorzitter Gerberdien le Sage, heeft een groot bereik gehad.

Samenvattend
De ASV wordt steeds meer benaderd voor tal van onderwerpen en timmert behoorlijk aan de weg om in ieder geval het geluid van de schippers te laten horen.

Politiek en klimaatonderhandelaars

negeren evidente oplossing voor CO2-reductie

Alle sectoren moeten een vergroeningsslag maken, ook de binnenvaart. Maar met de huidige regels zal een grote groep binnenvaartschepen binnenkort de laatste reis maken. Naar de sloop welteverstaan. Het vervoer over water verplaatst zich dan noodgedwongen naar de weg met als direct gevolg viermaal zoveel CO2-uitstoot. Volgens het klimaatakkoord van Parijs moet de binnenvaartsector in 2050 emissieloos en klimaatneutraal varen. Aan de klimaattafels wordt ingezet op een besparing van 0,7 mio megaton CO2 in 2030. Het zijn gegronde ambities waaraan ook binnenvaartschippers graag hun steentje bijdragen. Initiatieven zijn er volop, maar serieuze alternatieven voor fossiele brandstoffen zijn nog niet voorhanden. Elektrisch aangedreven schepen komen kracht tekort en kunnen bij stevige stroming niet de Rijn opvaren. Van waterstof wordt veel verwacht, maar de ontwikkeling staat nog in de kinderschoenen. De transitie kost tijd.

Alleen inzetten op uitstootreductie is daarom niet genoeg. Om de klimaatdoelen te halen is een 'modal shift' nodig. Want hoewel binnenvaart zuiniger kan, is het vergeleken met wegvervoer per tonkilometer veel klimaatvriendelijker. Eén klein schip vervoert de lading van gemiddeld 30 vrachtwagens. Vervoer over de weg (hoge CO2-uitstoot) moet dus over het water (lage CO2-uitstoot). Dat ontlast bovendien de wegen en vermindert files. Het lijkt zo simpel. En toch is er iets merkwaardigs aan de hand.

De ambitie om het vervoer van de weg te verplaatsen naar het water wordt breed gedragen. Ook het kabinet is voorstander, althans zo lijkt het. De wens van een modal shift staat duidelijk in het regeerakkoord. Maar de begrotingscijfers verklappen het werkelijke verhaal. Daaruit blijkt dat structureel te weinig geld beschikbaar is. Dit jaar is nog altijd meer dan 50% van het budget voor infrastructuur bestemd voor asfalt, zo'n 40% wordt benut voor het spoor en minder dan 10% komt ten goede aan water. En dat terwijl (nu nog) 35% van het vervoer over water plaatsvindt. Het gevolg is achterstallig onderhoud van vaarwegen, sluizen en bruggen.

Naast een gebrek aan prioriteit en geld heeft de binnenvaart een ander probleem. Vanuit Europa worden steeds strengere technische eisen gesteld. Waar deze eisen vroeger golden bij nieuwbouw, verbouw of ombouw van schepen, worden de eisen tegenwoordig met terugwerkende kracht opgelegd. Ze gelden dus ook voor oude schepen. Die zijn weliswaar lang geleden gebouwd, maar kunnen door goed onderhoud uitstekend mee. Het schip 'regelproof' maken is echter onbetaalbaar en soms zelfs technisch onuitvoerbaar. Komt een schip niet door de periodieke keuring, dan mag het niet meer varen en is sloop de enige optie. Deze koude sanering van kleine, oudere schepen is al geruime tijd gaande.

Daarmee verdwijnt niet alleen een stuk maritiem cultureel erfgoed, de sanering zorgt voor een 'omgekeerde modal shift'. Weggesaneerde kleine schepen worden niet vervangen, omdat nieuwbouw niet rendabel is. Aangezien grote schepen de kleinere vaarwegen niet kunnen bevaren, kiezen vervoerders voor de vrachtwagen. Door de kokervisie op emissiereductie is nu een omgekeerde modal shift gaande: vervoer over water verplaatst zich naar de weg. Onderzoek toont aan dat hierdoor na 2025 wekelijks 74.000 extra vrachtwagens over de weg rijden. Dat zijn bijna vier miljoen extra vrachtwagens per jaar.

In andere Europese landen blijkt dat de regels eveneens een specifiek deel van de binnenvaart onevenredig hard raken en daarmee averechts werken. Duitsland erkent dat de technische eisen een bewuste koude sanering teweegbrengen en vervoer over water dwarsbomen. Duitsland gaat daarom bij keuringen soepel om met de technische eisen. Frankrijk en Wallonië verstrekken subsidie zodat binnenvaartschippers 'mee' kunnen.

In Nederland wordt daarentegen lippendienst bewezen aan de wens vervoer naar het water te verplaatsen. Men stribbelt mee, maar houdt in werkelijkheid strikt vast aan de Europese eisen. Diverse aangenomen Kamermoties roepen de Minister op tot actie, vooralsnog zonder succes. De prognose is nu dat in 2025 de binnenvaartvloot is gehalveerd.

Doodzone, want de binnenvaart kan bij uitstek bijdragen aan de klimaatmissie. Daarvoor is wel noodzakelijk daadwerkelijk in te zetten op een modal shift, waarbij politiek en klimaatonderhandelaars de binnenvaart optimaal benutten in de logistieke keten. Een diverse vloot is daarbij cruciaal.

Gerberdien le Sage, voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging

Interview

Maritiem courant heeft gevraagd om een interview en daarbij een aantal vragen gesteld aan Sunniva Fluitsma.

Hieronder de vragen en antwoorden.

Hoe ben je bij de binnenvaart terecht gekomen? Via ouders, familie? Zat je op een internaat? Wat zijn je eerste herinneringen?

Ik had een moeder die van de binnenvaart kwam en die, rijdend over een brug, altijd even moest kijken naar de onder ons door varende schepen waarbij ik, als kind, niets begreep van de aantrekkingskracht daarvan.

Tot mijn eerste herinneringen hoorde ook, dat ik als kind via lange planken - die over de luiken lagen - over hele rijen schepen liep naar een schip waar familie van mijn moeder op leefde. Dat vond ik dan weer wel heel indrukwekkend.

Een heel andere herinnering: met mijn opa –die gepensioneerd was- samen naar de beurs in Rotterdam. Al die mannen met hoeden (toen nog) en een pijp in de mond. Het was een heel andere wereld, dan ik kende.

Later wonende in Rotterdam, raakte ik bevriend met mensen die altijd hadden gevaren. Hun zoon voer nog, dat wilde ik ook wel eens meemaken. Van het een kwam het ander….en zo kwam ik weer in de wereld die mijn moeder had verlaten.

Wat deed je besluiten om ook te gaan varen? Wat voor schip vaar je nu, met welke vrachten en waarheen voornamelijk?

15 jaar lang heb ik het varen gecombineerd met een vaste baan in het onderwijs. Een prima combinatie: de hectiek van het onderwijs afgewisseld met de relatieve rust van het varen. Het constant met je hoofd bezig zijn (op school) gecombineerd met fysieke arbeid. Maar door deze manier van leven bleef er nauwelijks ruimte over voor andere zaken. Ook zag ik de eindigheid van het varen op een kleiner schip naderbij komen. Als ik dat leven aan boord nog echt mee wilde maken, moest ik niet te lang wachten. Dus ben ik aan boord gestapt met het idee het wat rustiger aan te gaan doen. Dat laatste bleek een misvatting te zijn. Ik zat meteen tot over mijn oren in de ASV.
Wij varen met onze spits voor verreweg het grootste gedeelte van het jaar in Frankrijk met veel plezier. We vervoeren vooral zaken die de landbouw aangaan, zoals kunstmest (naar Frankrijk) en granen (weer terug naar Nederland). Ook ertsen vinden hun bestemming in Frankrijk. Wat ik wel jammer vind, is dat we steeds minder in de Noordelijke gebieden van Nederland komen.

Je bent voorzitter van ASV. Waarom ben je dat geworden?

Ik ben al een tijdje niet meer de voorzitter van de ASV. Na twee bestuursperiodes van 4 jaar (dus acht jaar bestuurslid) hoor je volgens de statuten terug te treden en dat heb ik ook gedaan. Maar we wilden wel graag de continuïteit vasthouden van de contacten die ik had en de werkzaamheden die ik uitvoerde. Dus hebben we, samen met de leden, besloten dat ik woordvoerder voor de ASV ben. Dat is een heel goed besluit geweest, want nu hebben we én een voorzitter (Gerberdien le Sage) én een woordvoerder, waardoor we op veel plekken elkaar kunnen aanvullen en versterken.

Waar komt je strijdlust vandaan?

Een gedicht van Remco Campert (Verzet begint niet met grote woorden) verwoordt eigenlijk goed waar die “strijdlust’ vandaan komt. Het komt voort uit betrokkenheid. Kwaliteit van leven betekent voor mij, dat je niet de zaken over je heen laat komen, maar deel uitmaakt van het geheel. Omdat je daarvan deel uitmaakt, vraag je jezelf zaken af en stel je een vraag. Waarom zijn de dingen zo? Willen we ze zo? Zo niet, dan moeten we laten weten wat er gebeurt (dat is toch stap 1) en vervolgens kijken wat we zelf kunnen doen. Wij zijn niet verantwoordelijk voor verkeerde stappen door anderen gezet, maar wel voor de wijze waarop we daarmee omgaan.

Ik ben ook vaak gewoon ontzettend boos geworden over de wijze waarop er met deze mooie beroepsgroep omgegaan wordt en de rücksichtslosheid waarop regels deze sector mangelen. En iemand moet dat toch tenminste aan de orde stellen. Het vertrouwen dat ik binnen de ASV -maar ook daarbuiten- van schippers heb mogen ontvangen, het gemak waarbij men een outsider (want dat ben ik natuurlijk eigenlijk toch) opneemt in de eigen wereld; ik heb dat altijd enorm gewaardeerd.

Verzet begint niet met grote woorden
maar met kleine daden
zoals storm met zacht geritsel in de tuin
of de kat die de kolder in zijn kop krijgt
zoals brede rivieren
met een kleine bron
verscholen in het woud
zoals een vuurzee
met dezelfde lucifer
die een sigaret aansteekt
zoals liefde met een blik
een aanraking iets dat je opvalt in een stem
jezelf een vraag stellen
daarmee begint verzet
en dan die vraag aan een ander stellen
Remco Campert

Hoe kom je in contact met bijvoorbeeld politiek Tweede Kamer?

Doorgaan….dat is het enige antwoord. Want je moet vooral vasthoudend zijn om in contact te komen. Wie is woordvoerder voor welke Partij en wat schrijft men zelf over zichzelf op de site? Hoe kun je ze aanspreken? Welk onderwerp past bij welke politicus? En elke keer kijken of je een ingang kan vinden. Bij wisselingen (zoals na de laatste verkiezingen waarbij ongeveer geen enkele woordvoerder nog is gebleven) moet je weer helemaal

opnieuw beginnen bij de meeste partijen. Sommige contacten raak je kwijt, bij anderen is het juist een kans. We hebben een pamflet geschreven, waarbij de nieuwe Kamerleden kort maar krachtig weten wat er speelt in de binnenvaart. We letten goed op wanneer er een AO (Algemeen Overleg) is en benaderen de politici kort daarvoor met een zienswijze/position paper etc. Ik heb wel gemerkt: het moet allemaal in korte teksten beschreven worden. Dat valt niet mee, want veel zaken in de binnenvaart zijn onbekend en complex.

Je strijdt voor behoud van ligplaatsen. Volgens BLN is daar niet echt een tekort aan. Wel op de Rijn..?

Ik kan werkelijk niet geloven, dat BLN zou zeggen dat er geen tekort aan is. Als nu zelfs al in Amsterdam de maximale ligduur tot 1 week beperkt is vanwege "tekort aan ligplaatsen" en je dus bijna nergens in Nederland gewoon kan liggen (ook niet als je havengeld betaalt) als je op vakantie wilt of om een andere reden langer moet liggen, dan kun je toch niet met droge ogen volhouden dat er geen probleem zou zijn? Wij zelf ervaren het als een enorm probleem. Misschien wel, omdat wij nu eenmaal niet met die 24-uurs economie mee willen doen. We hebben bewust voor een spits gekozen, omdat we ook nog willen leven naast het varen, maar dat schijnt niet meer de standaard te zijn. Maar waarom zou iedere Nederlander "standaard" moeten zijn? Maar ook wat het boetebeleid betreft hebben we voorbeelden gezien van schippers die hun vaartijd overschreden, omdat er gewoon geen ligplaats was bij de sluis. Dat moet BLN toch ook weten; het heeft zelfs in de Schuttevaer gestaan. Op de Rijn is het ligplaatsenprobleem compleet een drama en daarvan KAN BLN niet zeggen, dat ze dat niet zouden weten of anders ervaren. Kijk eens op de reacties daarover op ASV facebook, zou ik zeggen.

Heeft het ASV zelfstandig bestaansrecht? Waarom niet opgaan bij CBRB/BLN?

Natuurlijk heeft de ASV zelfstandig bestaansrecht. Ik zou zeggen zelfs een bestaansPLICHT. Wij zijn tenslotte dé organisatie die werkelijk -zonder rekening te hoeven houden met andere (strijdige) belangen- de belangen van de zelfstandige binnenvaartschipper behartigt. We worden als zodanig ook erkend en gewaardeerd. Niet voor niets hadden we in de eerste maand van dit jaar al 15 nieuwe leden. Men wil zelf een steentje bijdragen. Dat is toch pure winst?
Natuurlijk willen we samenwerken op alles waar de sector beter van wordt, maar door op te gaan in CBRB/BLN dienen wij de belangen van de schipper zeker niet.
Eenheid door matheid zou Ger Veuger, een gewaardeerd denktanklid, zeggen. Daar is de schipper niet bij gebaat.

Hoe staat het tegenwoordig met de afgifte van en betalen van huisvuil?

Schippers hebben hun eigen "oplossingen" gevonden. Maar het is natuurlijk om je ogen uit je kop te schamen als we naar de landen om ons heen kijken. Dus we wrijven het er nog steeds in: een CDNI verdrag, waarbij Nederland de intenties ervan aan zijn laars lapt. Ondertussen verschijnen in de ons omringende landen bij de sluizen volop mogelijkheden om afval gescheiden af te geven, waar in Nederland nog steeds nauwelijks een mogelijkheid is om dat te doen. En natuurlijk nemen schippers geen duur abonnement. De argumenten om dat niet te doen staan nog steeds als een huis. Zo zie je maar dat het weinig uitmaakt of we wel of geen gelijk hebben; de hakken gaan in het zand, de Minister (de vorige!) en niet te vergeten Rijkswaterstaat wilden het zo en dan zal het doorgezet worden. Last van voortschrijdend inzicht lijkt men niet te hebben.

Boetebeleid is ook een ASV-item. Hoe staat het daar mee. Worden er echt zoveel bekeuringen gegeven?

Nadat door de petitie de evaluatie eindelijk was afgedwongen, zijn er een aantal verbeteringen doorgevoerd. Maar we zijn er nog lang niet. We hebben wel gemerkt dat er opeens veel minder bekeuringen werden uitgedeeld, maar dat lijkt nu weer meer te worden. Men heeft zeker even een pas op de plaats gemaakt. Wat ons steekt, is dat men aantoonbaar de binnenvaart sterk benadeelt t.o.v. onze concurrenten. Door het feit dat er veel meer sprake is van bestuurlijke boetes (die nauwelijks aan te vechten zijn en heel hoog zijn). Maar ook door het feit dat bij de vrachtwagens en het spoor wél rekening wordt gehouden met de proportionaliteit (grootte van de bedrijven, omzetten) en de Minister niet verder komt in de binnenvaart dan een matiging vooraf van de boetes van 50% voor natuurlijke personen (pas ook ingevoerd na de evaluatie). Dat doet geen recht aan de grote diversiteit van de binnenvaart en zeker niet aan het gevoel van rechtvaardigheid.

Bovendien is de pakkans enorm veel hoger in de binnenvaart (3 maal per maand tegenover 1 maal in de 100 jaar voor vrachtwagens). Maar ook zitten ons dingen dwars als de "boetes op afstand", waarbij zelfs mensen die hun bedrijf verkocht hebben nog een boete krijgen over het vaartijdenboek (wat dus ook niet meer van hen is). Wij vinden dat dat echt uit de wereld moet. Ook de convenanten voegen aantoonbaar niets toe aan veiligheid of betere navolging van de regelgeving, maar maken wel dat er sprake is van een oneerlijk speelveld.

Dus ja, er zijn stappen gezet, maar we zijn er nog lang niet. Zo hebben we wel gezien dat de Minister met ons constateert, dat er wel heel veel instanties zijn die de schippers controleren. Maar wat ze daar nu precies aan gaat doen, dat weten we nog niet.

Bestaat het kleine binnenvaartschip over pakweg 20 jaar nog? Of krijgen we shuttle-vervoer (autonoom) op kanalen en vaarten?

Het een komt niet automatisch voort uit het ander. Maar nee, die kleine binnenvaart bestaat over 20 jaar niet meer, tenzij….er nu onmiddellijk een andere keus gemaakt wordt. De vraag is: wil men nog wel dat we bestaan? Daar staat of valt alles mee. Als de beleidsmakers (CESNI/CCR/Ministerie IenW) dat echt willen, dan is er nog zeker een mooie toekomst. Maar daar ziet het helaas niet naar uit.

Dus dan verdwijnt de kleinere binnenvaart: Maar of dat shuttle-vervoer er wel komt is maar de vraag. Kennelijk denkt men dat eerst de kleine binnenvaart uit de weg geruimd moet worden om dat autonoom varen een kans te geven. Dat zou dan ook de enige reden zijn, die ik kan bedenken om de schepen met regels op te zadelen, waarvan men weet dat we er niet aan kunnen voldoen. Maar het slechte onderhoud van de kleinere vaarwegen is daarmee niet opgelost. En het autonoom varen gaat echt het verlies van kleinere schepen niet opvangen, zeker niet de eerste 20 jaar. Voorlopig is dat autonoom varen alleen op heel kleine trajecten mogelijk. Wij vervoeren van Frankrijk naar Nederland en terug, dat is ondoenlijk op te vangen met autonoom varen. Helaas kun je ook hierbij zeggen: kennelijk is het onmogelijk toe te geven dat men een richting heeft gekozen die ons allemaal (en dan bedoel ik niet de schippers maar de maatschappij) veel schade oplevert en concluderen we dat er gebeurt wat volgens de CCR nooit had mogen gebeuren; "bepaalde segmenten van de binnenvaartsector worden onevenredig hard getroffen". Nu heeft men ook nooit de evaluatie gehouden die er elke 5 jaar zou zijn nadat deze besluiten in 2003 genomen zijn. Men wil kennelijk niet werkelijk zien wat men aanricht.

De vloot heeft hinder van de vele CCR-regels. Hoe is de stemming nu?

Als het Ministerie IenW ons zegt dat men zich zorgen maakt, omdat er inmiddels een omgekeerde modal shift plaatsvindt, dan kunnen wij niet anders dan beamen dat als je zoveel schepen van de kleinere binnenvaartvloot uit de vaart neemt er dus een verschuiving plaatsvindt naar vervoer over de weg.

Als het Ministerie vraagt of wij maar willen tekenen om te vergroenen en er weer een potje moet komen, gevuld door schippers, om dit te kunnen doen, dan moeten wij wijzen op het feit dat er straks geen kleine schepen meer zijn, dus die hoeven dan ook niet meer te vergroenen. Wat de maatschappij daar beter van wordt?

De grotere schepen die dan nog wel bestaan, moeten zoveel investeren in zaken waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet aangetoond zijn dat, er bitter weinig voor vergroening overblijft.

Het is bizar dat men vindt dat dat "verschillende onderwerpen" zijn. Het gaat in alle gevallen om hetzelfde: geld en mogelijkheden. Daar gaat het om. Als je het de schippers onmogelijk maakt aan CCR eisen te voldoen, verdwijnen ze. Als je het schippers onnodig duur maakt om eraan te moeten voldoen, kunnen ze niet of minder vergroenen. Maak je keus, zou ik zeggen. Voorlopig zie ik weinig gebeuren op dat front. Wij vinden dat we inmiddels zoveel hebben gedaan, dat de verantwoordelijken nu eens moeten gaan bedenken, dat er van ons niet veel meer te verwachten valt. Het gaat er ook niet meer om of men de schippers wil helpen. Het gaat erom dat men Nederland wil welpen. De maatschappij schiet er weinig mee op als binnenkort de wegen vast staan, omdat een essentieel deel van de binnenvaartvloot verdwenen is en een groot deel tot aan zijn nek in de schulden zit en nog weinig plezier heeft in het varen. Voor een gezonde binnenvaartsector is er vertrouwen in de toekomst nodig en dan is het noodzakelijk dat er nu duidelijk VOOR de binnenvaart gekozen wordt. Ik merk daar nog veel te weinig van in daden.

Hoe gaat het met personeelstekort en de vele matrozen uit het buitenland?

Dat er personeelstekort is, komt omdat de sector onaantrekkelijk geworden is voor (Nederlandse) matrozen. Al het voorgaande heeft daarmee te maken. Een niets ontziende 24-uurs economie met weinig tijd voor een sociaal leven, een enorme werkdruk (zeker bij de containervaart), regelgeving waarbij je je afvraagt of je nog wel kunt voldoen, voorzieningen bij ligplaatsen die ver onder de maat zijn, opgejaagd worden door allerlei soorten en maten van handhavers….het verhoogt de arbeidsvreugde niet. Ook matrozen krijgen daar het een en ander van mee. Als er dan ook niet eens een CAO is en –volgens collega's- de matrozen niet altijd fijn behandeld worden, waarbij ik ook veel kritiek hoor over het onderwijs in deze sector…. het is niet bepaald uitnodigend. Maar ook het vertrouwen in een toekomst (als zelfstandige) in deze sector neemt daarmee af. Kijk wat de banken schrijven over de sector: je neemt enorme risico's, je moet veel investeren en de opbrengst is heel ongewis. Dus kiezen jongeren al snel een andere richting. Van de collega's om mij heen ken ik niemand bij wie de kinderen gaan varen. Die hebben allemaal gezien hoe het hun ouders vergaat. DAAR zou men zich ernstig zorgen over moeten maken. Daar helpt geen "dag van de binnenvaart" aan. Want je bent kwijtgeraakt wat je had: een gestage instroom van jongeren die in de voetsporen van hun ouders traden en heel goed wisten waar ze aan begonnen en ook al aardig wat vaarervaring hadden, voordat ze die stap zetten.

Wat de matrozen (en ander personeel) uit het buitenland betreft: We merken allemaal op het water de problemen hiermee. Ik zou wel eens willen weten of er bij de verzekeringen onderzocht wordt of dit ook met ongevallen te maken heeft, want er vinden wel erg veel ongevallen plaats, waarvan je bijna wel moet denken: wat is daar aan de hand dat dit zo mis kan gaan? Een heel zorgelijke ontwikkeling.

Blijf je nog lang voorzitter?

Ik blijf voorlopig woordvoerder van de ASV. Ik heb nog geen plannen om op te stappen.

Waar haal je je motivatie vandaan?

Die motivatie komt vanzelf. Doordat het een sector is die te waardevol is om je er niet voor in te zetten. Maar ook omdat het gewoon ontzettend fijn is om met een aantal mensen samen stappen te zetten. We proberen ook altijd het aangename met het zakelijke te combineren. Denktankvergaderingen op een charterschip van een van onze leden, samen eten na een vergadering, er wordt ook heel wat af gelachen. Dus dat is allemaal veel waard.

Altijd al een strijder geweest?

Altijd betrokken geweest. En daaruit komt dat strijdbare voort, denk ik. Dat was ook in het onderwijs op het MBO wat zich vertaalde in de functie van opleidingsdirecteur, van daaruit werd ik ook de coördinator voor veiligheid op school. Het is maar wat je belangrijk vindt. En ja, ook op zo'n plek strijd je ….vaak voor je leerlingen of voor een bepaalde onderwijsontwikkeling. Ik ben nooit bang geweest om mijn nek uit te steken. Tijdens een staking bij een voormalige werkgever was ik de enige in een leidinggevende positie (verkoopmanager) die mee deed. Iedereen ging er van uit, dat ik wel ontslagen zou worden. Maar ik vond dat het laten horen van wat ik vond belangrijker was dan die baan. En dat is nog steeds zo.

Opmerkingen jouw kant.

De binnenvaart is nog steeds een prachtige sector en het gaat me werkelijk aan het hart als ik zie hoe daarmee omgegaan wordt. Ik ben heel blij met de jaren die ik binnen deze sector door heb mogen brengen, heb geen seconde spijt gehad van mijn keus om van de wal naar boord te komen. Het leven meemaken met 8 km per uur is goed voor een mens. De sociale media maken wel dat van die rust weer veel ingeleverd is in de loop der jaren. Maar die sociale media hebben ons (ASV) ook een podium gegeven dat we anders nooit gehad hadden en daarmee hebben we de schipper, volgens mij, een stem kunnen geven. Ik ben heel blij dat ik van de (ASV) schippers de kans heb gekregen die stem te mogen verwoorden op zoveel fora.

FLITSLAMPJES

Afstandsbediening: vlot en veilig?

Stremming vaarweg Zuid-Willemsvaart door afstandsbediening. Op donderdagmiddag 9 mei jl. lagen veel sluizen stil op de Zuid-Willemsvaart. Er was iets mis met de bediening op afstand. De storing duurde tot vrijdag 10 mei 08.30 uur. Echter vanaf 10.30 was het weer zover en lagen de sluizen plat. In ieder geval betreft het sluis 10, 11, 12 en 13. Ook de sluis van Helmond schutte niet.

Nog steeds geen antwoord op de brief over verhoging van tarieven in gemeente Krimpenerwaard

Op 9 januari 2019 stuurde de ASV een brief aan de raad van de gemeente Krimpenerwaard. Het ging om de extreme verhoging van tarieven in de gemeente Krimpenerwaard. Hier een reactie annex update:

“Uw brief is aan de orde geweest in de vergadering van de raad van 6 maart 2019.
De raad besloot om de brief te laten afdoen door het college. Het antwoord laat nog op zich wachten. Ik bied u onze excuses hiervoor aan.

Het is mijn bedoeling dat u het antwoord op termijn van ongeveer een maand vanaf nu binnen heeft. Het antwoord moet nog collegiaal worden afgestemd en met de betreffende portefeuillehouders.”

Ongevallenonderzoek

Ongevallenonderzoek heeft een prominentere plaats binnen ILT gekregen. Er lijkt een toename van ongevallen op de binnenwateren te zijn. De meeste incidenten zijn toe te schrijven aan ‘human factors’. ILT wil graag een overleg om ook vanuit expert judgement te vernemen wat de achterliggende oorzaken kunnen zijn van de ongevallen door human factors.

Stuurhuisaanvaringen

In juni is er een congres in Praag met naar verwachting het thema stuurhuisaanvaringen, https://www.ivr-eu.com/expertises/platform-en-events/congres/congres-praag-2019/.
Invulling begrip “redelijkerwijs” met betrekking tot geluidseisen.

Wanneer voldoet een schipper aan de omschrijving dat hij “redelijkerwijs” heeft gedaan wat hij kon doen om geluid te reduceren? Het lijkt erop dat de CCR het de experts en de schippers hiermee erg lastig heeft gemaakt. Dreigt hier willekeur? ILT heeft besloten om hierover een apart overleg te plannen met de branchepartijen. De uitkomst van wat als “redelijk” gezien mag worden, zal vastgelegd worden in een beleidsregel.

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.