



# NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

## Inhoud Nieuwsbrief augustus 2010

Voorwoord

Uitnodiging ledenvergadering

Agenda

Verslag ledenvergadering

Bij de binnenvaartambassadeur

Nieuws uit Brussel

Brief ASV aan CCR

Brief ESO aan CCR

IVR Nieuws

Rapport concept wetsontwerp tot ontzegging van de vaarbevoegdheid

Schoon en zuinig

OTVB-ONZB

Zwavelarme gasolie per 1 januari 2011 verplicht

Aanmeldingsformulier

## Voorwoord

Je zal toch maar 's avonds aan boord komen en constateren dat je roef is leeggehaald. Wat? Niet alleen je roef is geplunderd ook je stuurhut is leeg en niet geschroomd.... tot de aanhangmotor van je reddingsbootje toe....weg! En dat allemaal op een afgesloten terrein. Lekker veilig toch? Het zal maar zo zijn dat je net bezig was een voorwoord te schrijven voor de ASV nieuwsbrief. Weg computer, laptop en...alle hersenspinsels die je er aan hebt toevertrouwd.

Zo zie je maar weer dat je je niet tegen alles in kan dekken. Er kunnen regeltjes verzonnen worden tot ons leven niet meer leefbaar is, nooit kun je helemaal zeker zijn dat ons geen rampspoed kan treffen. Langzamerhand komen we steeds meer schippers tegen die merken dat regelgeving hun het leven onmogelijk maakt. Daarom vraagt men ons naar de formulieren om de versimpelde hardheidsclausule toe te kunnen passen. Mooi toch! Dat hebben we in ieder geval bereikt. Maar nu, hoe moet het in de toekomst? Die regels zijn niet van tafel en er komt nog meer op ons af;

Zo heeft de CCR nu weer bedacht dat alle schepen zich verplicht elektronisch moeten gaan melden. En we horen de roep over de afspraken die gemaakt zijn dat die verplichting niet zou gebeuren zachtjes verflauwen. Er moeten relingen komen ook al weet niemand waarom, de maximale dode hoek moet aangepast worden (naar twee maal de scheepslengte of 250 meter, al naar gelang de kortste afstand), er moet een hoogte indicator en een alarm komen aan de bovenkant van de stuurhut, we komen een slecht voorbereid en uitgevoerd Scheepsafvalstoffenverdrag tegen en ga zo maar door.

Gelukkig begint het een beetje door te dringen. Daarom heeft de ESO een brief geschreven waarbij men zich afzet tegen nog meer nieuwe regelgeving. Mooi! Een goed begin. Men heeft hierin zelfs de ASV gevolgd in het ter discussie stellen van de bestaande regelgeving, met verwijzing naar de hearing in 2009. Nu nog even navragen waar dat verslag van oktober 2009 toch blijft. Dat verslag van het overleg waar de ASV onder andere heeft aangegeven dat de CCR de oudere scheepvaart onmogelijk maakt te blijven bestaan. Dat verslag van dat overleg waarbij Duitsland (mevrouw Beckschaefer van de BDS), en Frankrijk (de heer Carpentier van het CNBA), de ASV daarin zijn bijgevallen. Dat verslag over dat overleg waarin er een applaus kwam na onze toespraak hierover. Dat overleg waarin gezegd wordt: "maar dan hebben we het helemaal verkeerd gedaan, dit kan nooit de bedoeling zijn." Kortom dat overleg dat voor ons zo belangrijk is maar voor anderen kennelijk beter niet plaats had kunnen vinden.

We bereiken veel de laatste tijd, dat mag ook wel eens gezegd. Niet alleen die versimpelde toepassing van de hardheidsclausule, maar ook het meenemen van onze opmerkingen over het wetsvoorstel ontzegging vaarbevoegdheid. Daardoor loop je nu in ieder geval niet de kans bij een eerste overtreding al je vaarbevoegdheid kwijt te raken (zie uitleg in de nieuwsbrief). Ook heeft het ministerie 13 voorstellen van de ASV meegenomen om de regelgeving voor de binnenvaart te versoepelen.

We zijn op provinciaal niveau bezig om ervoor te zorgen dat men de binnenvaart niet vergeet en de vaarwegen toegankelijk houdt. Dit alles zou natuurlijk nog beter gaan als we goed zouden samenwerken met andere bonden.

Maar samenwerking? Ik lees wel dat men samenwerking wil. Maar waar waren de bonden op deze overleggen? Alleen de CBRB heeft naast de ASV inhoudelijk op de stukken gereageerd en opvallend genoeg.....geheel in de lijn met de ASV. Kwestie van logisch denken....

Samenwerken wil de ASV graag. Op ieder mogelijk overleg zijn wij weer bereid tot samenwerken. Maar dan moet dat wel een kans krijgen en dienen wij als organisatie gerespecteerd te worden. Want, zoals je op de website kunt lezen:

*De ASV streeft naar (een betere) samenwerking, gedachten- en ideeënuitswisseling met andere organisaties, ook internationaal, mits deze gelijkwaardige doelstellingen hebben als die welke de ASV nastreeft*

*Het parool: "schippers voor schippers", houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren.*

*Zij hebben persoonlijk zitting in commissies en overlegorganen.*

*Zij weten uit praktijkervaring waarover zij spreken en voelen iedere toegeeflijkheid aan den lijve.*

*Het verleden heeft bewezen, dat wanneer schippers zich laten vertegenwoordigen door betaalde functionarissen er een situatie van intolerantie optreedt, waardoor essentiële zaken niet meer naar buiten treden. Er ontstaat dan een steeds breder wordende kloof tussen theorie en praktijk, tussen schipper en vertegenwoordiger, waarbij de schipper uiteindelijk steeds minder inspraak krijgt over zijn eigen positie.*

*Door de ASV-structuur heeft iedere aangeslotene niet alleen gelegenheid tot volledige inspraak, maar ook de gelegenheid tot uitvoering van het beleid door zich kandidaat te stellen voor een bestuursfunctie.*

Dit is jaren geleden opgeschreven maar het staat nog als een huis.

Maar als het dan schippers voor schippers is roep ik iedereen op mee te werken aan zijn eigen belang. Meer leden maakt meer mogelijk. En meedenken en meedoen is noodzakelijk. Dus kom op de vergadering, praat mee en meld je aan voor de denktank!

Ik hoop, nee ik verwacht je te zien op de najaarsvergadering!!

Sunniva Fluitsma

## UITNODIGING

Voor een openbare

# Najaarsvergadering

*Geachte collega's*

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging  
nodigt u hierbij uit voor een openbare  
najaarsvergadering op 11 september 2010

De vergadering zal gehouden worden  
op onze vergaderlocatie  
"Appartementen Senioren Harmonie"  
Gaesbeekstraat 50  
Rotterdam  
Aanvang 13.00 uur.  
De zaal is open vanaf 12.30 uur.

Het ligt in de bedoeling de vergadering 17.00 uur te sluiten.  
Na afloop is er gelegenheid om met elkaar van gedachten  
te wisselen onder het genot van een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de  
Algemeene Schippers Vereeniging

## Agenda

1. Opening en rede door de voorzitter.
2. Goedkeuring agenda.
3. Goedkeuring verslag van 13 maart 2010
4. Mededelingen
5. ESO
6. Crisis
7. Zwavelarme gasolie (EN590)
8. Kleine vaarwaters
9. Wat verder ter tafel komt
10. Rondvraag
11. Sluiting

Wij wijzen u erop dat, conform de afspraak in eerdere vergaderingen, tijdens de vergadering alleen de rede wordt voorgelezen. Wij verzoeken u dan ook vriendelijk de andere stukken vast zelf door te nemen en eventuele vragen en opmerkingen te noteren, neem de Nieuwsbrief mee naar de vergadering.

Mocht u onverhoopt verhinderd zijn om naar de vergadering te komen, dan horen wij toch graag uw mening over onderwerpen die ter sprake komen. Schroom niet uw mening kenbaar te maken bij voorkeur per e-mail naar een van de bestuursleden. Maar per telefoon, geschreven brief of fax mag natuurlijk ook.

Het bestuur van de ASV hoopt dat u allen aanwezig kunt zijn.

# A.S.V. ledenvergadering

Ledenvergadering 13 maart 2009, Notulist Roel Boermann

## 1. Opening

De voorzitter Willem Stam opent de vergadering, hij richt een dankwoord aan Nico Deen die niet aanwezig kan zijn maar als lid van de Denktank veel voor de ASV betekent. Bouke Veltman gaat de middagvergadering voorzitten.

## 2. Goedkeuring agenda

De agenda zoals in de Nieuwsbrief staat wordt niet gevolgd. Er zijn agendapunten die we voor de middag onder de leden willen bespreken om standpunten te bepalen, na de middag kunnen we er verder over praten als de vergadering openbaar is.

## 3. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag van van 19 september 2009 wordt goedgekeurd.

Suniva Fluitsma vertelt dat de SP op alle niveaus bezig is met de binnenvaart. Ook op provinciaal niveau zoals in Zuid Holland waar Lies van Aelst veel belangstelling heeft voor de binnenvaart en graag eens mee wil naar een ESO vergadering. Leen de Waal zegt dat wanneer je het aanmeldt een gast altijd mee mag.

In het Europees Parlement worden nog steeds vragen gesteld door de SP.

Ook de AIS is nog steeds een groot discussiepunt. Willem Stam gaat proberen uit te zoeken of het misschien is tegen te houden als we het gooien op schending van de privacy.

## 4. ESO

S.F zegt dat we hebben afgesproken dat we nog 1 jaar zouden doorgaan met de ESO en als er geen positieve veranderingen zouden komen we uit de ESO stappen. Het vergt erg veel energie en iedereen vindt ons daar vervelend. Frankrijk en Duitsland steunen ons wel maar als het er op aan komt zijn ze er niet of steunen ze ons niet. W.S stelt dat bodemtarieven en toerbeurten onbespreekbaar zijn voor de ESO. Jannes Ooms zegt dat ze zenuwachtig worden, door de publiciteit die wij er aan geven moeten ze zich verantwoorden tegenover hun leden, wat is het alternatief? S.F. De kantoor bonden in de ESO doen er alles aan om ons buitenspel te zetten. Ze leveren de voorzitter en de ondervoorzitter. En nu willen ze dat er 1 spreker is per bond. B.V. zegt dat de ASV de enige is die tegengas geeft tegen de kantoor bonden. S.F. wij worden de laatste tijd door Verkeer en Waterstaat voor van alles uitgenodigd en daar worden we wel gehoord. J.O. zegt misschien wil Ger Veuger zich als nieuw lid van de Denktank zich wel inzetten bij de ESO.

## 5. Denktank

W.S. stelt dat de Denktank de laatste tijd niet meer zo goed functioneert als in het begin. B.V. zegt dat er te weinig bestuursvergaderingen worden gehouden, je moet minimaal 4 keer per jaar vergaderen als bestuur / denktank. S.F. stelt voor dat ieder lid van de Denktank minimaal 3 keer per jaar mee moet naar de commissie, minimaal 4 keer per jaar een bestuurvergadering en iedere lid van de Denktank moet een specialisme hebben waar hij zich mee bezig houdt. Dit moet op de eerst volgende bestuurvergadering worden besproken.

## 6. Financieel verslag en Kascontrolecommissie

Roel neemt het financieel verslag door.

Er is een klein tekort en de begroting voor 2010 is bijna sluitend.

L de W en B.V. hebben de boeken van het afgelopen jaar ingezien en geen bijzonderheden kunnen ontdekken.

## 7. WBR

Joop Fricke zegt dat er een nieuwe havenverordening is in Rotterdam, hij heeft deze net binnen gekregen en gaat de belangrijke punten voor de ASV op papier zetten voor in de Nieuwsbrief.

## 8. Crisis

Nerine is bij de EUBO vergadering geweest en heeft daar een verslag van gemaakt. Er waren ongeveer 170 mensen aanwezig voor het openbare gedeelte van de vergadering voor de middag. Eric van Toor kwam aan het woord en had het over 3300 schepen in de droge lading waarvan het

overgrote deel in de financiële problemen zit Hij gaat er van uit dat als er geen verbeteringen in de vrachten komen er in het najaar een regen komt van faillissementen.

Ook Wim Onderdelinde van de stichting ABRI kwam aan het woord en had vele voorbeelden van ondernemers die geen aflossingen en rentes meer konden betalen. Na de pauze werd het een ledenvergadering en ging men met ongeveer 100 mensen verder vergaderen. Men denkt aan een 3 sporen beleid dat bestaat uit het opleggen van schepen samen met de OSB, kostprijsberekeningen en het opzetten van samenwerkingsverbanden voor verschillende scheepsgroottes. S. F. zegt dat de vrije markt die de overheid heeft gepropagandeerd nu door die zelfde overheid wordt beïnvloed door bijvoorbeeld de verlenging van de staatsgarantie. Nerine denkt dat de verladers bang zijn voor de schippers maar dat de schippers het niet met elkaar eens zijn.

\*\*\*PAUZE\*\*\*

Dhr Bouke Veltman wordt de voorzitter voor de middag vergadering, hij heeft een rede geschreven en gaat deze voorlezen.

## **9. CCR**

S.F. Er is enige beweging in het CCR verhaal. Het is in ieder geval bespreekbaar geworden bij de verschillende overlegorganen, mede door de crisis kan men nu zonder gezichtsverlies eisen aan schepen uitstellen en misschien zelfs afstellen. De ASV is naar Straatburg geweest om uit te leggen dat de binnenvaart niet aan de eisen kan voldoen. Er was een crisis maatregel door de CCR bedacht waarbij men maximaal 2500 euro kwijt was om aan de nieuwe CCR eisen te voldoen van na 2010, deze was veel te omslachtig en alleen maar uitstel van 2 jaar op de regelgeving. De nieuwe versie is veel beter en gemakkelijker voor de schipper. Er wordt nu ook gedacht aan een plafond voor na de crisis.

## **10. Westerschelde**

David Twigt neemt het woord en vertelt dat Nico Deen veel tijd in het Westerschelde verhaal heeft gestopt. Het is ondertussen de 3<sup>e</sup> dieping van de Westerschelde en de Belgen hebben het nu al over een 4<sup>e</sup> verdieping. Het wordt er allemaal niet veiliger op voor de binnenvaart. Ceas de Vries is tevreden om dat er de laatste tijd geen meldingen meer zijn van problemen op de Westerschelde. Vorig jaar is er een filmpje op You Tube gezet met de radarbeelden van de bijna ondergang van de Franto, Van C de V mocht dat filmpje niet op You Tube omdat het een schending was van de privacy en er moesten juridische stappen worden ondernomen. Verder wordt er stilgestaan bij eventuele overige gevolgen van de uitdieping: Door de uitdieping gaan de zeeboten nog sneller varen en komen er ook grotere zeeboten. Als er problemen ontstaan met zeeschepen deze dan gelijk aanmelden bij de posten, deze moeten er dan een aantekening van maken en ook aanmelden bij het OVV die gaan het onderzoeken. Verder bespreken we ook de gevolgen ervan op de NeerSchelde. We merken nu al een groter getijdenverschil met het verleden en de consequenties. Het lijkt wel of met deze consequenties helemaal geen rekening gehouden is. We horen er in ieder geval niemand over.

## **11. Laad en Lostijden**

S.F. vertelt dat het laad en lostijden besluit al rond was maar we konden er nog wel op reageren en dat hebben we dus ook gedaan. Een uitgebreid verslag van onze opmerkingen staat in de nieuwsbrief. Waaronder oa.:

Wij vinden het raar dat er een aflooptijd is aan de regeling.

Dat je met een spits na 48 uur 13 euro per uur krijgt betaald en dat is dan voor 2 personen en een schip (bij voorbeeld).

Dat je 2 dagen en 2 nachten achterelkaar ingezet kan worden met een spits, voor grote schepen is dat nog veel langer. Kan niet volgens Arbowet.

Dat bij de korte losregeling je precies op de afgesproken tijd aanwezig moet zijn, dat is in de binnenvaart niet te realiseren dus kom je automatisch in de lange regeling die weer veel te lang is.

Wij hebben veel aanpassingen voorgesteld en deze zijn genoteerd bij het OVW dus het wordt afwachten wat er uiteindelijk van mee genomen wordt.

## **12. OVW Deelorgaan**

Er zijn veel taken van de politie overgeheveld naar Rijkswaterstaat. Deze mensen die geen ervaring hebben met politietaken gaan overijverig te werk. En leggen bijvoorbeeld wel erg snel Franse schepen stil omdat de schipper niet voldoende Nederlands spreekt.



Kick Off (zie nieuwsbrief van februari 2010 waarin een verslag staat)

In het hele Kick Off programma wordt er niet gesproken over binnenvaart, dus de binnenvaart bestaat niet volgens Europa. Het enige wat men kon bedenken als milieumaatregel was het toestaan van langere vrachtwagens.

De ASV heeft als prioriteiten voor beperking van de Europese regelgeving onder andere gesteund/aangedragen. (zie de nieuwsbrief voor de uitgebreide versie) o.a.

- 1 loket voor afvalstoffen
- 1 Europees vaarbewijs
- Alle regelingen moeten Europees worden ingevoerd.
- Aanpassingen van het SAV, anders uitstellen tot het werkt
- GMP controle terug naar de oude situatie, afschaffen, bij treinverkeer is er helemaal geen controle, bij vrachtwagens een beetje.
- CCR regelgeving voor bestaande schepen aanpassen zodat er niet nodeloos schepen verdwijnen.
- Politiecontroles maximaal 1 keer per jaar voor heel Europa.
- Betere bescherming van privé.

Geneeskundige verklaringen gelijkstellen aan rijbewijzen personenauto's

### **13. Staking Frankrijk**

Jos Evens neemt het woord, de staking in Frankrijk is niet door gegaan omdat er op het laatste moment een rondetafel gesprek kwam waarbij verladers, bevrachter, schipper en overheden waren uitgenodigd.

De schippers hadden een te grote verlanglijst en daarom zijn er 12 punten naar voren gebracht oa.

- geen gasolietaks meer
- geen verhoging van de vaartrechten
- inzicht in de kostprijs
- gelijkstelling van de handelingskosten voor containers.

Verladers waren zich bewust over de omvang van de crisis en wilden ook dat de Franse binnenvaart niet verloren gaat. Het was onmogelijk om prijsafspraken te maken.

Bevrachters vinden dat schippers meer termijncontracten moeten afsluiten. Dat vaarwegen verbeterd moeten worden. En vaartrechten door verladers laten betalen.

Er komt een studie wat vervoer moet gaan kosten, er is geen datum verbonden aan deze studie.

### **14. Crisis**

S.F doet de inleiding, het crisisberaad kwam er omdat er snel een oplossing moest komen dit is uiteindelijk door de NMA van tafel geveegd. Uit de SP enquête is gekomen dat 70% van de binnenvaart bodemtarieven wil maar dat kan niet volgens Huizinga. Jan Veldman de voorzitter van de ESO roept dat de ESO voor een oplegging is terwijl dat het niet zo is, Duitsland, België en Frankrijk zijn tegen een oplegging. De staat beïnvloedt de vrije markt door het geven van bijstand, het ondersteunen van de Betuwelijn en het verlengen van de staatsgarantie. Wij als ASV verdenken V en W dat ze KB sturen hoe de binnenvaart uit de crisis moet komen oa door het geven van subsidie aan het CAB. België zegt Nederland niet kan hardmaken bij de EC dat er crisis is omdat er geen faillissementen zijn in de binnenvaart. Wij als ASV willen nog steeds bodemtarieven en toerbeurten. D T. zegt dat er in de een stukje in de Schuttevaer staat over OSB, het is gewoon CAB nr 2.

J.E. leest het krantenbericht voor. S.F zegt dat E v T nog steeds verkondigt dat er draagvlak is voor een oplegging. S.F. heeft zich in het OVW daarover boos gemaakt en er is genoteerd dat de ASV aangeeft dat de enige cijfers die er zijn, SP enquête en vaartpeiling, op iets anders wijzen. Bij de ESO zegt J.V. dat we moeten gaan voor commerciële samenwerkingsverbanden en dat het sloopgeld daar voor gebruikt kan worden.

De ASV heeft geen vertrouwen in al de regelingen die tot nu toe bedacht zijn, er moeten kennelijk eerst faillissementen komen Misschien dat de mensen dan inzien dat er crisis is en dat er bodemtarieven moeten komen.

### **15. Sluiting**

De voorzitter Willem Stam sluit om 17.30 de vergadering en bedankt Bouke voor het lijden van de middagvergadering, er is nog een drankje voor de aanwezigen en hopelijk een goede reis naar huis.

## Bij de binnenvaartrambassadeur

10 juni jl. was een delegatie van de ASV, bestaande uit Ger Veuger, David Twigt en Sunniva Fluitsma op bezoek bij de binnenvaartambassadeur.

Voorafgaand aan het gesprek, dat het bestrijden van de crisis in de binnenvaart als onderwerp had was de ambassadeur al het een en ander toegestuurd. Natuurlijk hebben wij het schrijven aan mevrouw Huizinga waarbij wij ons als ASV uitspreken over hoe er volgens de ASV met de crisis omgegaan moet worden opgestuurd. Maar ook een al wat ouder schrijven, uit naam van de toenmalige voorzitter, de heer Veltman, waarbij duidelijk werd gemaakt wat de specifieke positie van de binnenvaart betekent voor prijsstellingen en marktwerking.

De organisatie policy research, een Belgische organisatie die in een werkelijk schitterend pand gehuisvest is, vlak achter het Vasteland (!) organiseerde en stroomlijnde het hele gebeuren. Dat betekent dat men ons al van tevoren belde om door te spreken wat onze visie nu precies was en waarom. Kortom de achtergronden en beweegredenen.

In de praktijk betekende dat, dat het gesprek terdege voorbereid was en dat merkten we ook toen we er waren. Men had zich ingelezen en stelde zinnige vragen. Gedurende 2 uur was het af een toe een pittig maar vooral een inhoudelijk gesprek waar geen onderwerp geschuwd werd en alle gesprekspartners bijzonder direct reageerden en konden reageren.

Al met al gaf men ons voldoende ruimte om te filosoferen over hoe het allemaal zo gekomen is en hoe het anders zou kunnen, maar ook werden wij geprikkeld om mee te denken in “ wat als.....” situaties.

Onze conclusie was dat de ambassadeur voor een onmogelijke taak staat als hij door middel van 1 maatregel alles op wil lossen. Een gedeelde conclusie was dat er eigenlijk diverse maatregelen voor diverse type schepen van kracht zouden moeten worden. Daarbij leek het of zaken als bodemtarieven (niet vervoeren onder kostprijsstarief) ook bespreekbaar zijn.

Ook hebben wij benadrukt dat men spreekt over een vrije markt die helemaal geen vrije markt is, de (storende) rol van de overheid daarin. We hebben aangegeven dat er al in het verleden afspraken zijn gemaakt betreffende het (niet) verstrekken van garantiekredieten, het evalueren van de consequenties van het verdwijnen van de schippersbeurs, het zorgdragen van markttransparantie etc, die nooit nagekomen zijn. (Rapportage Com.Albeda)

Als bijlage hebben wij de overeenkomst tussen staat en schippers in Frankrijk meegegeven, om te laten zien dat het harde “mag niet van Europa” betreffende afspraken over het niet varen onder kostprijsstarieven, kennelijk niet zo hard ligt. Men was er bijzonder in geïnteresseerd. Ook in de enquête van de SP had men interesse, dus heb ik naderhand de site doorgestuurd waar het stuk “de schipper aan het woord” te lezen is.

De 3 vertegenwoordigers van de ASV vulden elkaar goed aan. Kennis op verschillend gebied en vanuit verschillende achtergronden maakte dat wij een verhaal konden doen inclusief achtergronden, feiten en ervaringen. Tenminste, zo hebben wij het ervaren. De binnenvaartambassadeur en de twee medewerkers van policy research hadden een open mind en een luisterend oor. Of men er wat mee en/ of kan doen? Wij weten het niet. Onze opdracht was onze ideeën zo helder en duidelijk mogelijk voor het voetlicht te brengen en ik denk dat we daar in geslaagd zijn. De toekomst zal leren of we er wat aan hebben gehad.

## Nieuws uit Brussel

Verslaglegging ESO vergaderingen juni en juli 2010. Eerste deel: diverse onderwerpen

**De verslaglegging is onderverdeeld in 4 delen:**

- 1: diverse onderwerpen**
- 2: CCR perikelen**
- 3: structuur aanpassing ESO**
- 4: crisismaatregelen**

Bij de vergaderingen waren namens de ASV aanwezig:

Willem Stam en Ger Veuger (juni)

Paul Markusse en Sunniva Fluitsma (juli)

### **Eerste deel : diverse onderwerpen**

- sociaal dialoog
- Joint Working Group
- Seine Nord
- Gezamenlijk schutten
- VNF
- Overige ingekomen stukken

### **Sociale Dialoog 18/6 – mondeling verslag**

**-BDS (A. Beckschäfer):** Er werd bericht dat er een witboek komt dat in 2010-2011 klaar zou moeten zijn en vooral over het milieu, smarttechnologie en de arbeidsaspecten zou handelen. Eveneens komt er een revisie van de TEN- richtlijnen. Er is een kernnetwerk aan de gang die de laatste knopen aan elkaar moet knopen.

Wat betreft het arbeidsprogramma is er een voorstel gedaan om het Rijnpatent te koppelen aan het vaarbewijs volgens art. 9650. Belangrijke zaken hierbij zijn de 'gezondheid' (medische keuring) en de 'regiokennis'. De commissie wil ook een werkingsanalyse maken en deze binnenkort dan ook op tafel leggen.

Omtrent de beroepsprofielen blijft het hoofdthema de arbeidstijd. De onderhandelingen daaromtrent werden afgesloten. Eind juli hebben we een nieuwe bijeenkomst en hopen we klaar te zijn. Het enige punt dat nog open staat zijn de passagiersvaartuigen. Voor alle hotelschepen komt een aparte regeling maar deze moet nog verder uitgewerkt worden. De dagschepen kunnen de gewone regeling volgen wanneer zij geen gewijzigd voorstel hebben. Wat arbeidstijd hebben wij verzocht om voor de binnenvaart flexibeler te zijn. De binnenvaart zou een aparte richtlijn krijgen en niet diegene die algemeen van kracht is. De algemene richtlijn geldt alleen voor werknemers en niet voor zelfstandigen.

### **Joint working group**

EDINNA zal een kantoor oprichten in Rotterdam. EDINNA is momenteel een RIS- systeem aan het ontwikkelen. Politiek gezien werd beslist om hieromtrent voorlopig geen stappen te ondernemen. Er is gevraagd of zij de verdere ontwikkeling van het systeem in samenspraak met de ESO willen doen. We hopen de vinger aan de pols te houden zodat wij kunnen ondervinden of dit systeem gebruikt kan worden.

Wat betreft de competenties zelf werd er gesproken over de matrozen en schippers. Hierin is een stroming gaande om voor elk 'beroep' een competentieprofiel op te stellen. De ESO heeft wij afwachtend gereageerd teneinde dit intern te kunnen bespreken. De vraag is: Is het wenselijk deze competenties wederom te gaan opstellen?

**-ASV :** Als je als zetschipper in dienst bent van de rederij en je doet de boekhouding dan moet er geen verschil zijn tussen de zetschipper en de particuliere schipper. De schipper heeft een diploma om te kunnen varen en heeft daarnaast ook een ondernemersdiploma nodig om te kunnen starten. Het is zo dat we hebben te kiezen tussen de basisschippersopleiding waarbij de extra's kunnen toegevoegd worden of willen we iedereen belasten met alles? Als we de profielen willen veranderen dan moeten we daar een gegronde reden voor hebben.

### **Seine Nord**

Wegens gebrek aan middelen maakt het project momenteel een pas op de plaats. Er valt dus ook niets te melden

### **Gezamenlijk schutten (niet) kegelschepen**

-**ASV** : NV De Scheepvaart heeft door middel van hun bericht van 14 juni 2010 de schippers, die in het bezit zijn van een geldig certificaat van goedkeuring, opgeroepen een kopie van dit document naar hun dienst over te maken. De aanleiding hiervoor is dat NIET-kegelschepen samen met éénkegelschepen of samenstellen kunnen worden geschut op voorwaarde dat het certificaat van goedkeuring werd voorgelegd. Gezien de bedienaars van de sluiscomplexen niet beschikken over dergelijke lijst worden deze dan ook opgevraagd. Een oproep hierbij aan de organisaties om dit aan hun leden te communiceren. Opmerking: er bestaat toch een Europese databank voor de schepen? Daarin zou toch makkelijk moeten teruggevonden worden wie over ADNR beschikt? Het probleem zou zich hier echter stellen op het gebied van Privacy.

### **VNF**

-**CNBA**: De VNF heeft een nieuwe directeur. Deze persoon schijnt de hele (dus ook de kleine) binnenvaart bijzonder goed gezind te zijn. Het zou een actieve man zijn.

### **Overige ingekomen stukken**

- De bemanningsregeling en de
- RIS strategie van de CCR (waarin staat dat er een verplichting gaat gelden voor ALLE schepen!)

komen de volgende vergadering op de agenda (september)

- einde onderdeel 1 diverse onderwerpen wat betreft de ESO-

\*\*\*\*\*

### **Verslaglegging ESO vergaderingen juni en juli 2010. Tweede deel CCR perikelen**

Bij de vergaderingen waren namens de ASV aanwezig:

Willem Stam en Ger Veuger (juni)

Paul Markusse en Sunniva Fluitsma (juli)

De Verslaglegging vindt plaats per onderwerp.

Tweede deel CCR perikelen:

- regelgeving hoogte stuurhutten
- verslagen overleggen CCR
- regelgeving valhoogte/ relingen/ beglazing/ vrij zicht/ walstroom
- Opstelling ESO ten opzichte van (ongebreidelde regelgeving door) de CCR

### **Hoogte van de stuurhuizen**

**CBOB (J. Kruisinga)**: nam deel aan de werkgroep met betrekking tot de hoogte van de stuurhuizen. Gezien ongevallen met stuurhuizen en bruggen vaak voorkomen werd in de werkgroep gezegd dat er een systeem zou moeten komen die de hoogte van de bruggen kan doorgeven. Het Schuttevaercongres stelde dat het onbetrouwbaar is om vanuit het schip de hoogte van de bruggen te bepalen en is van mening dat de werkgroep onzorgvuldig te werk gaat. Vanuit de ESO is dit voorstel als onvoldoende aangegeven. Een vraag die onbeantwoord blijft is: Geldt dit systeem voor in hoogte verstelbare of vaste schepen? In wezen zouden dus alle schepen moeten voorzien zijn van dit systeem.

Conclusie: Als een schip op een hoogte gebracht wordt die voorgeschreven is voor het betreffende kanaal dan zijn er geen problemen. Het is een optie voor diegenen die onder de bruggen omhoog willen gaan een alarmsysteem in te voeren. Het komt er op aan het probleem in te perken en te zorgen voor een werkbare oplossing. Er wordt aan Dhr. J. Kruisinga een mandaat gegeven om hiervoor als vertegenwoordiger van de ESO een antwoord te vinden.

### **Verslagen overleggen CCR**

Het Tweejaarlijks verslag van de CCR- vergadering die in het najaar plaatsvond zou nog niet beschikbaar zijn. Het laatste verslag daarentegen is wel al beschikbaar. Kan de ESO hiervoor even navraag doen?

De ASV vraagt zich af waar de verslaglegging blijft van de **hearing van oktober 2009** waar de ASV de gevolgen van de CCR regelgeving voor bestaande schepen aan de orde heeft gesteld. De ASV heeft 28 januari een bericht hierover gestuurd naar de CCR. Daarop kwam als antwoord dat men het binnen enkele weken zou opsturen aan alle betrokkenen. Op latere mails kwam geen antwoord meer. De voorzitter zal het navragen, de ESO heeft volgens hem ook al heel vaak gevraagd waar de verslaggeving bleef.

### **NTK – verslag zitting 5 mei 2010 / relingen**

**-ONS (G. Kester):** Tijdens de zitting van het NTK werd een discussie gevoerd aangaande de valhoogte van de schepen. Er is sprake dat er bescherming dient te komen aan de schepen van zodra die de valhoogte van 1 meter overschrijden. Duitsland is van oordeel dat Nederland te veel dodelijke ongevallen heeft. Hiervoor heeft men een ongevallenstatistiek gehanteerd. De vraag is echter of deze waarheidsgetrouw werd weergegeven. Belangrijk om weten is in welke situatie deze ongevallen zich voordoen, tijdens het werk, van boord naar wal, gebruik van alcohol... Deze onderzoeken moeten een duidelijk beeld schetsen maar deze is tot op heden niet het geval. Er is toegezegd dat we de statistiek kunnen raadplegen zodat deze met het rapport dat Duitsland hanteert kan vergeleken worden.

Het is een feit dat er maatregelen dienen te komen maar het voorstel om een reling te plaatsen rondom het schip gaat een stap te ver. Naast een reling wordt geopperd voor het gebruik van een zwemvest en een Lifeline. Het dragen van een zwemvest in de werkgebieden heeft alvast weinig gehoor gekregen binnen de CCR. Wat betreft een Lifeline heeft Duitsland zich al negatief geuit. België wil deze optie verder onderzoeken. Nederland is voor veilig werken maar daarbij dient het ook simpel te blijven. Het moet werken zonder veel geld te kosten en zeker wanneer het dodental er niet door zou naar beneden gaan. In juli aanstaande zal het eerste schip uitgerust worden met een Lifeline. Wij wachten het resultaat hiervan verder af.

**-ASV** Naar aanleiding van vragen van de ASV geeft de ESO aan dat de ESO zelf niet vindt dat er maatregelen getroffen dienen te worden, al lijkt het zo vanuit bovenstaande tekst De ASV vermeldt ook dat in het ONZB overleg de KLPD met name heeft gezegd aan de statistiek van Duitsland geen waarde te hechten. Dat daar de ongevallen na 1960 zijn afgenomen is geen wonder als je ziet hoeveel minder schepen er zijn. Dat heeft niets met het plaatsen van een reling te maken.

**-CBOB (J. Kruisinga):** De Duitsers willen absoluut een reling en hebben geen oor naar andere alternatieven. Ik heb het gevoel dat het Nederland tegen de rest is. Wanneer er een reling zou geplaatst worden binnen het schip dan blijft er geen ruimte meer over om over het schip te lopen. Een reling is een benenbreker en kan zelfs ongelukken veroorzaken. Dit moet meegerekend worden in de besluitvorming. België en Frankrijk moeten hun vertegenwoordigers bij de CCR op de hoogte stellen dat dit systeem niet haalbaar is. Canal du Nord schepen zijn 20 jaar geleden gebouwd. Deze schepen kunnen nooit voldoen. Frankrijk moet dit dan ook maar aan zijn vertegenwoordigers bekendmaken zodat Nederland er niet alleen voor staat. De Heer Kruisinga geeft aan dat er al wetgeving is die voorschrijft dat er zwemvesten gedragen moeten worden, die wet moet maar eens gehandhaafd worden.

**-ASV.** De ASV benadrukt niet eerst weer naar „oplossingen“ te zoeken, maar eerst aan de kaak te stellen dat men nu weer een regelgeving wil gebaseerd op...?

**-Voorzitter:** Deze discussie is eerder al gevoerd. Leg elk jaar de ongevallenstatistiek op tafel om dan opnieuw een maatregel te vinden met de vaststelling dat een ongevallenvrije binnenvaart niet mogelijk is. De vraag die men zich moet stellen is ten eerste: Zijn de huidige maatregelen toegepast? Ten tweede stelt men zich de vraag of nieuwe maatregelen verbeterend werken of risicoverhogend zijn? Alle argumenten moeten bij de vertegenwoordigers terecht komen om het gesprek met de CCR te voeden. Volgens de ARBO-voorschriften zou een gangboord van 70cm als zeer gevaarlijk aanzien worden. Volgens SUK (SchiffsUntersuchungsCommission) moet de gangboord minimum 90cm bedragen. Op Europees vlak zou deze op 1 meter vastgelegd worden.

**-ASV** Hoever gaat de bevoegdheid van de CCR? Op grond van de akte kan ik niets anders concluderen dan dat het gaat over de algemene veiligheid. Er is een afspraak tussen de CCR en de EC dat ze moeten samenwerken. Binnen CCR heeft Nederland een veto- recht, binnen de EC niet.

### **Vrij zicht**

Een ander punt dat binnen het NTK werd besproken is het vrije zicht tot 350 meter vanuit de stuurhut. De vraag werd gesteld om dit te verhogen tot 600 meter. Er werd reeds een toegeving gedaan van 500m naar 400 m zonder camera's. Er is door het technisch bureau aangetoond dat de schepen niet kunnen voldoen aan de regelgeving. In augustus wordt hieromtrent een beslissing genomen.

### **Beglazing (75% lichtdoorlaat)**

De beglazing van binnenschepen dient te voldoen aan bepaalde normen teneinde de veiligheid in de binnenvaart te garanderen. De norm die hierbij gehanteerd wordt is 75%. Er werd een onderzoek ingesteld teneinde de relatie veiligheid – glasstructuur (stuurhuis) te onderzoeken. Momenteel kan er geen significante relatie tussen beide aangegeven worden. Er werd dan ook een ontheffing gevraagd tot 2011. De statistieken waarop men zich baseert zijn niet gekend maar het zou gaan om een honderdtal schepen die niet zouden voldoen aan de norm van 75%. De maatregel is overgenomen uit het wegverkeer.

### **walstroom**

Het NTK vraagt om vanuit de ESO een standpunt in te nemen over walstroom. Het is zo dat Duitsland verder onderzoek wil doen naar walstroom. Rotterdam heeft hiermee enige ervaring gezien men de haven volledig wil voorzien van walstroom. Het is goed om weten dat de binnenvaart niet zal ontkomen aan een schoon milieu. Het Duitse systeem is goed en verloopt via een oplaadbare sleutel die 220 à 380 volt kan leveren. Er kan stroom gekregen worden zolang er geld op de kaart staat. Rotterdam ziet problemen bij tankschepen en vreest dat het systeem in de geulhaven niet zal kunnen ingevoerd worden.

In Antwerpen werd een voorstel gedaan om dit eventueel ook via de ECO- card te laten verlopen.

### **ESO-notitie over verdere Europese uitrol van walstroom, Inbreng voor NTK-discussie**

Op diverse plaatsen in Europa kunnen schepen gebruik maken van walstroom. Op een aantal van die plaatsen gaat dat gepaard met een verbod op het gebruik van de generator. Was dat aanvankelijk voornamelijk vanwege de geluidsoverlast, tegenwoordig gaat het in veel gevallen ook om emissie. De uitstoot van generatoren wordt als schadelijk gezien en daarom moet ook de binnenvaart haar steentje bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit door het verminderen van die uitstoot. Dat geldt uiteraard ook voor de andere vervoerstakken zoals wegvervoer, spoor en zeevaart.

In Rotterdam heeft de overheid samen met binnenvaartorganisaties een pilot van twee jaar gehouden. Omdat deze pilot vrijwillig was, heeft slechts een kleine 12 procent ondernemingen hieraan deelgenomen.

De binnenvaartorganisaties hebben zich in hoofdzaak bezig gehouden om universele aansluitingen te krijgen, gericht op de laatste stand van de techniek en rekening houdend met toekomstige eisen.

Schepen met ladingen die gekoeld of verwarmd moeten worden, vielen buiten deze pilot.

Sinds maart 2010 is nu in Rotterdam op plekken waar walstroom beschikbaar is, het gebruik van de eigen aggregaten verboden. Maar nu de verplichting een feit is, blijken er toch veel meer problemen te zijn dan uit de pilot naar voren is gekomen.

Hieronder een overzicht van de knel- of aandachtspunten en financiële consequenties.

Veel schepen hebben een 4-aderig systeem terwijl 5-aderig noodzakelijk is voor een veilige walvoeding. Aanpassing aan boord vergt mogelijk een investering van 2.000 tot wel 10.000 euro.

De aardlekschakelaar in de walstroomkast staat vanwege veiligheidsnormering heel laag afgesteld, waardoor de stroomtoevoer al bij een kleine storing wordt afgeschakeld.

Oudere scheepsinstallaties (220 V) ondervinden problemen met aansluiten en moeten gebruik maken van extra schakelapparatuur.

Europese uniformering aansluitingen noodzakelijk.

Bij voorkeur één (eenvoudig) betaalsysteem.

Geen verplichting op overnachtingplaatsen buiten bewoond gebied.

Geen verplichting voor schepen die breder afgemeerd liggen dan 3.

Schepen met gevaarlijke stoffen mogen vanwege regelgeving in de ladingzone geen stroomkabels leggen en kunnen daardoor op veel plaatsen niet aangesloten worden op de walstroom.

Voor schepen met reefer (koelcontainers) of ladingverwarming (stookolie) is 63 ampère absoluut onvoldoende.

Voorlichting over juridische aspecten zoals bijvoorbeeld aansprakelijkheid bij struikelen over stroomkabels. Moet de beheerder hiervoor borden plaatsen?

De bemanning moet een behoorlijke fysieke inspanning leveren om de stroomkabels (circa 1 kg p/m) aan de wal te brengen of over schepen heen te trekken. Dit betekent ook extra werk voor de bemanning bij verhalen of bij vertrek van tussenliggende schepen.

Uit veiligheidsoogpunt zal in veel gevallen verlichting bij de kabels nodig zijn.

Schepen nemen zowel voor de woning als voor het bedrijf stroom af.

Vanwege de veiligheid hebben schepen veelal elektrische verwarming en kookapparatuur, dit is duurder dan gasverwarming zoals in woningen en bedrijfspanden aan de wal gebruikelijk is.

Door de combinatie van privé en bedrijfsmatig gebruik van ruimtes en vanuit de verantwoordelijkheid voor goede arbeidsomstandigheden (gezondheid, welzijn en hygiëne) is klimaatbeheersingsapparatuur een must en dat vraagt veel energie. Een draaiend aggregaat levert ook omgevingswarmte aan de machinekamer waardoor in wintertijd bevrozing van leidingen etc. voorkomen wordt. Walstroom betekent het bijzetten van een extra heater om bevrozing te voorkomen. Het is onduidelijk of bij verhuur onder de conditie machinekamervrij, de stroomkosten van de walstroom op de huurder verhaald kunnen worden.

### **Opstelling ESO ten opzichte van de CCR (brief en persbericht)**

Het bestuur van de Europese Schippersorganisatie (ESO) maakt zich zorgen over de trajecten waarmee nieuwe regelgeving wordt ingevoerd of bestaande regelgeving wordt gewijzigd. De ESO is van mening dat voor uniforme invoering soms te lichtvaardig de begrippen veiligheid en milieu als argumenten worden gebruikt. Men dringt aan op een gedegen motivering en impact assessment.

Naar aanleiding van vragen vanuit o.a. het CNBA zal de voorzitter een persbericht 'Overdruk in de regelgeving' opmaken en het concept overmaken aan de verschillende organisaties. De voorzitter stelt vast dat het vooral Duitsland, België en Frankrijk zijn die nogal wat nieuwe zaken te gemakkelijk inbrengen. Twee opties lijken mogelijk:

- De nationale verenigingen in de afzonderlijke landen informeren dat dit een brug te ver is
- De ESO spreekt uit dat niet elk incident nieuwe wetgeving nodig heeft. Er moet een onderzoek zijn naar belangrijkheid en noodzaak.

De nationale vertegenwoordigers hebben contact met CCR vertegenwoordigers. Deze in het bijzonder dienen aangesproken te worden.

Conclusie: Opstelling ESO ten opzichte van de CCR

Er gaat een brief uit naar de CCR en er komt een persbericht ten aanzien van de doorgesloten regelzucht van de CCR.

Omdat in de concept brief en persbericht alleen gerefereerd werd aan nieuwe eisen heeft de ASV erop aangedrongen (en werd daarin ondersteund door diverse andere organisaties) ook de bestaande problematiek mee te nemen waar bestaande schepen niet kunnen voldoen aan de nieuwbouw eisen. De ASV heeft de brief voorgelezen die namens de ASV gestuurd is aan de CCR na de hearing van oktober 2009. De ASV heeft de ESO erop gewezen dat men toen weigerde deze brief als ESO te sturen, maar dat de context precies gelijk is aan wat er nu geschreven wordt.

Afgesproken is dat dat deel van de ASV-brief meegenomen wordt in dit schrijven zoals hieronder meegegeven en doorgestuurd naar de ESO:  
(uit de ASV-brief)

...."U vroeg ons alsnog met een voorstel te komen hoe omgegaan zou moeten worden met die eisen. Wetende dat er nauwelijks ongelukken voorvallen bij de binnenvaart denken wij dat de regels zoals ze er lagen tot 2003 prima voldeden. Bij ombouw verbouw of nieuwbouw moet men aan de nieuwbouw eisen voldoen. Gaandeweg zal een schip dus wel degelijk vernieuwen, echter in het tempo dat het bedrijf (financieel) aankan.

Nu kan het natuurlijk zo zijn dat er plotseling blijkt dat een specifiek probleem zich voordoet waardoor er wel meer ongevallen plaatsvinden. Natuurlijk is het dan heel logisch dat de CCR op dat moment (aangescherpte) voorschriften van toepassing verklaart.

Daarom is ons voorstel als volgt:

- De (nieuwbouw)regels zullen van toepassing zijn bij om- ver- en nieuwbouw (zoals het gold tot 2003)
- extra regels worden slechts dan ingevoerd als dat aantoonbaar noodzakelijk en (economisch en technisch)haalbaar is.

Wij begrijpen dat dit nogal een omschakeling in denken is. Maar tegelijkertijd willen wij er op wijzen dat de consequenties enorm zijn als de zaken zo blijven als ze nu zijn. ...."

-einde onderdeel 2 CCR perikelen-

## Verslaglegging ESO vergaderingen juni en juli 2010. derde deel ESO structuur

Bij de vergaderingen waren namens de ASV aanwezig:  
Willem Stam en Ger Veuger (juni)  
Paul Markusse en Sunniva Fluitsma (juli)

De Verslaglegging vindt plaats per onderwerp.

Derde deel: ESO structuur:

### **Bespreking en voortgang structuurvoorstel ESO**

De voorzitter overloopt de voorstellen die werden gedaan om te komen tot een nieuwe werkbare structuur binnen de ESO. Het zwaartepunt van de nieuwe structuur ligt hier bij volgende punten:

Het secretariaat van de ESO zou worden overgedragen aan de BvE (Jonas Mussche). Hieronder wordt verstaan het behandelen van de inkomende post, het uitvoeren van betalingen, medeverantwoordelijkheid opstellen agenda, notuleren tijdens vergaderingen, voorbereiden vergadering, catering,... Belangrijk hierbij om weten is dat het adres in Brussel behouden blijft. De fysieke post alsook de inkomende telefoongesprekken die in Brussel komen worden automatisch doorgestuurd naar Brugge. Alle e-mailverkeer wordt door Rotterdam verstuurd naar de verschillende leden die het op hun beurt doorspelen aan hun vertegenwoordigers.

Qua vertalingwerk verandert er in wezen niets. Om kostenbesparend te werken kunnen de interne stukken vertaald worden volgens een minder niveau. Binnen de organisaties is er voldoende kennis van talen om ons te behelpen. Officiële stukken daarentegen zullen door experts vertaald worden. Na overleg met de voorzitter wordt bepaald welke stukken dienen vertaald te worden.

Het secretariaat die betrekking heeft tot het beleid van de ESO zou gevestigd worden in Rotterdam, ten kantore van de ONS/CBOB. Qua beleid en uitvoering ervan is Rotterdam het eerste ESO-contactadres voor ESP-organisaties, EC, CCR, collega-organisaties, etc.

Wat betreft de structuur van ESO wordt voorgesteld om een vaste secretaris-generaal aan te stellen. De structuur zou dan bestaan uit één voorzitter, de ondervoorzitters waarvan één afwisselend wordt aangesteld als vicevoorzitter, en één secretaris-generaal die de voorzitter ondersteunt bij het voorbereiden en afhandelen van de dossiers.

Het huidige huisreglement die inmiddels 18 jaar oud is dient opnieuw geëvalueerd te worden op basis van de gegroeide en wenselijke situatie.

- ASV: Gaat deze machtsconcentratie niet voor problemen zal zorgen? Het risico bestaat dat de organisaties die verderaf staan zich uitgesloten zouden voelen.

**-Voorzitter:** Het voorstel in dit document is zo opgemaakt dat Henk Van der Velde Secretaris-generaal zou worden. Wij denken hierbij dan ook aan een ambtelijke invulling. Hij zou de voorzitter moeten ondersteunen bij het bestuur van de ESO. Er is hier dus een duidelijke scheiding tussen de verschillende rollen. Het is zo dat er beurtelings zou geopteerd worden voor een vergadering van het dagelijkse bestuur en één voor de Algemene Raad. Het ondervoorzitterschap onder de landen zal moeten rouleren. Hiermee kunnen we voorkomen dat een al te sterke voorzitter teveel macht zou hebben. Het doel hierbij is dat alle partijen betrokken en begaan zijn met de zaak.

conclusie:

Nadat er getracht is de organisatiestructuur zodanig aan te passen dat er vooral op landen-niveau overlegd zou worden (dus 5 keer per jaar plenair, en de andere 5 tussen de ondervoorzitters) en de ASV meegedeeld heeft dat we daarmee buitenspel gezet zouden worden en daar niet aan mee zal werken hebben de andere organisaties zich uitgesproken over de voorgenomen verandering van structuur. (minder plat). Daarmee hebben diverse organisaties zich aan de zijde van de ASV geschaard. Men wil de plenaire vergadering houden zoals die nu is. Men gaat zich beraden over het aanpassen van het reglement.

-einde onderdeel 3 organisatiestructuur ESO-



## Verslaglegging ESO vergaderingen juni en juli 2010. vierde deel omgaan met de crisis

Bij de vergaderingen waren namens de ASV aanwezig:  
Willem Stam en Ger Veuger (juni)  
Paul Markusse en Sunniva Fluitsma (juli)

De Verslaglegging vindt plaats per onderwerp.

### **Economische crisis binnenvaart**

**-Voorzitter:** Er is een lichte aantrek van de volumes maar niet van de prijzen in kwestie. Wat heeft de ESO tot nog toe gedaan om hiervoor een oplossing te bieden? Er vond een eerste gesprek plaats met EBU waarbij gevraagd werd volgende onderwerpen nader uit te werken om te komen tot een gezamenlijk verzoek aan de Europese Commissie:

- Stimuleren dat de regelgeving betreffende het verbod tot varen onder de kostprijs wordt ingevoerd in alle E.U. landen.
- Een plan ontwerpen dat het uittreden uit het beroep mogelijk maakt
- Een regeling ontwerpen die samenwerkingsvormen van schippers voor inkoop van kennis, materialen, transporten etc. medefinanciert in de opstartjaren.

De EBU zal de strategie en een plan uitwerken, dat de omschakeling van enkel- naar dubbelwandigheid in de tankvaart zal stimuleren met behulp van sloopsubsidies voor de overtollige enkelwandige ADNR tankvloot. EBU meent oplossingen te hebben voor de sanering in de markt zonder dat de crisisaanmelding noodzakelijk zou zijn.

### **ONTWIKKELINGEN OF MAATREGELEN IN LIDSTATEN**

Recent vond een vergadering plaats op het Ministerie in Nederland. Het staat vast dat de maatregelen en de financiering van de crisisbestrijding vanuit Nederland dient te komen. Er moet ruimte komen in de markt en de kosten dienen gedragen te worden door de banken en het Ministerie. Het Ministerie is nog steeds in de inventariseringsfase en eind juni 2010 zou een plan moeten voorliggen. Naar aanleiding van gesprekken met de binnenvaartambassadeur, de heer Verberk, zijn er nog geen uitkomsten voorhanden.

**-ASV** vraagt: Staan ze in Frankrijk al verder met de berekening van de kostprijs en de controle op de correcte uitvoering ervan?

**-CNBA (D. Carpentier):** Een tiental bevrachters en enkele schippers werden gecontroleerd. Medio juli 2010 zou hieromtrent verder nieuws moeten zijn.

Helaas was dat nieuws er nog niet op 24 juli bij de ESO vergadering

**-BvE (C. Van Lancker):** Geeft aan dat het geen controleurs zijn maar wel enquêteurs. Er kan van controle geen sprake zijn aangezien er geen kostprijsreferentie bestaat; de Belgische voorgestelde maatregel is van een gans anders principe (Wet Durant inzake wegvervoer) : wanneer de vervoerder kan bewijzen dat de vrachtvergoeding te laag is om bepaalde kosten/investeringen te dekken, dan kan hij bij ongeval de verlader c.q. bevrachter mede-verantwoordelijkheid houden (hier speelt dus meer aspect 'veiligheid').

In de vergadering van 24 juli constateert men dat veel niet-afgebouwde casco's (voor een appel en een ei) overgenomen worden door grote bevrachters. ∴

### **TANKVAART**

**-VBR :** Er is een toename van de overnamecapaciteit; de constructies opgezet door dhr. Jaegers ruiken zeer sterk naar schijnzelfstandigheid.

### **KORTE MOND. IMPRESSIE CRISISWERKGROEP EC dd. 9 JUNI jm. (bijlage presentatie NEA)**

**-Voorzitter:** De werkgroep binnen de EC werkt verdere maatregelen uit voor de crisis. De eerste tekenen van herstel werden vastgesteld. De volumes van de overslag in de zeehavens stijgt, de prijzen daarentegen blijven identiek. De werkgroep spreekt niet van een structurele crisis binnen de droge lading schepen omdat de uitwerking ervan plaatselijk begrensd is. In de tankvaart kan er wel een structurele crisis zijn omdat er tot 2018 een overbelasting kan zijn van enkelwandige en dubbelwandige schepen.

De vraag die men zich hier kan stellen is of de cijfers waarmee NEA naar buiten komt correct zijn?

**-BDS (A. Beckschäfer):** Het is belangrijk dat de ESO hieromtrent ook zijn standpunt bekend maakt.

BESPREKEN MOGELIJKHEDEN ART. 8 VERORDENING 718/1999, standpunt ESO (inzetten „sloopgelden“)

**-Voorzitter:** Het standpunt van de ESO kan als volgt worden samengevat. Vooreerst willen wij oudere ondernemers de mogelijkheid geven om uit het beroep te stappen. Jongere ondernemers zouden gebruik moeten kunnen maken van een reservefonds waarnaast ook reglementering dient te komen voor de kostprijs in de binnenvaart. Eveneens dient samenwerking gestimuleerd te worden. Deze maatregelen passen binnen art. 8 van de verordening 718/1999. Andere punten die verder dienen opgestart zijn het opmaken van een gedragscode voor de financiële instellingen, een oud voor nieuw regeling. De ESO moet hierbij rekening houden met de opinies van verschillende landen en de gemeenschappelijke belangen verdedigen.

de BDS is tegen bedrijfsbeëindiging is. ASV vraagt daarop of de BDS de DTG en MSG wil versterken? Dat wil de BDS niet, maar zij willen een samenwerking van 30 à 40 schippers zoals DTG, maar onder een andere organisatie. De ASV waarschuwt dat dat uiteindelijk altijd zo af zal lopen als een DTG. Vanuit de BvE wordt de concrete vraag gesteld aan het CNBA om na te gaan of in Frankrijk nog een (gedifferentieerde) sloopactie tot de mogelijkheden behoort en zo ja, onder welke voorwaarden ?

### **Resultaat**

Er is een resultaatsnotitie verschenen waaruit blijkt dat de EBU eigenlijk niets wil voor droge ladingschepen. Hooguit „samenwerking“

Maar ook de ESO heeft zijn ingebrachte punten al afgezwakt voor het overleg met de EBU.

Was er in het ESO overleg nog afgesproken:

„Stimuleren dat de regelgeving betreffende het verbod tot varen onder de kostprijs wordt ingevoerd in alle E.U. landen.“

Nu staat er in de voorstellen in de resultaatsnotitie:

„een verordening volgens welke een opderachtgever in geval van schade verantwoordelijk is, indien de transportovereenkomst onder de kostprijs van de schipper afgesloten werd.“ (de Wet Durant dus)

Op de vraag van de ASV hoe dat nu kan als er toch in een ESO overleg een andere tekst afgesproken is geeft de bond van Eigenschippers aan dat dit „niet anders kon“ (??)

### **Conclusie**

Aan de crisis gaat de ESO echt helemaal niets doen, behalve wat overleg met de EBU. Conclusie lijkt te zijn dat het enige waar men echt op in wil zetten is "sloopgelden" inzetten voor "samenwerking bevorderen". De ASV heeft aangegeven dat we ons als ESO diep moesten schamen om na zo'n lange tijd met zoiets vaags te komen en dat dat specifiek is tegenover de schippers die naar de ESO gekomen zijn om hun wanhoop duidelijk te maken en te vragen of de ESO zich voor hen in wil zetten.. De BvE ging bij monde van van Lancker (BvE) de schippers die op de ESO raad waren geweest achteraf aanvallen. Het zouden schippers zijn geweest die wel 20 woningen aan de wal zouden hebben De BDS bij name van Berthold Zimmer wist zeker dat de schippers die er waren geweest zeker niet over 20 woningen aan de wal beschikken. Hij had een heel andere indruk, namelijk wat de schippers over de heer van Lancker gezegd hadden bij de betreffende ESO vergadering, namelijk dat hij met zijn gedrag juist heel veel schippers in het ongeluk had gestort Hieronder het schrijven betreffende het overleg tussen ESO en EBU

### **De volgende uitgangspunten kunnen voor ESO en EBU vastgesteld worden:**

#### ESO

1. Maatregelen volgens Richtlijn EG/96/75 art. 7 in samenhang met Verordening EG/718/1999 art.6

Voor de drogelading een OudvoorNieuw-regeling, in principe voor schepen groter dan 1500 ton

#### Voor de Tankvaart

OudvoorNieuw (OvN), eventueel ook alleen voor grotere schepen,

Sloopactie, waarbij over de bijzonderheden - in het bijzonder de premiehoogte – nog moet worden gesproken. Het voorstel van de EBU stelt ten opzichte van de kleinere schepen geen werkelijke prikkel voor.

De ESO zou een hernieuwde poging willen van het aanmelden van een zware marktstoring, zowel voor de droge lading als voor de tankvaart.

### **2. Maatregelen volgens art. 8 van Verordening EG/718/1999**

Voor de droge lading een bedrijfsbeëindigingsregeling waarbij een premie aan een stoppende ondernemer wordt betaald, indien deze zich verplicht zijn schip stil te leggen of te slopen. Een financiële stimulans voor bedrijfsmatige samenwerking van partikulieren (zelfstandigen).

### **3. Aanvullende maatregelen**

Een onderzoek naar de uitwerking van de liberalisering op de binnenvaartmarkt en mogelijke maatregelen, een verordening volgens welke een operachthouder in geval van schade verantwoordelijk is, indien de transportovereenkomst onder de kostprijs van de schipper afgesloten werd. De Belgische delegatie beklemtoonde nogmaals dat Nederland zijn binnenvaartpolitiek moet evalueren, opdat verdere toename van sloopstoppage niet verder kunstmatig wordt ondersteund.

#### EBU

1. Maatregelen volgens art. 7 Richtlijn EG/96/75 in samenhang met Verordening EG/718/1999 EBU zou voor de tankvaart een zware marktstoring willen laten aanmelden. Volgens een uitspraak van dr. Jaegers heeft de Duitse verkeersminister daar tenminste 'geen nee' tegen gezegd. Reden voor de marktstoring is dat na 2018 volgens wetgeving alleen nog dubbelwandigers zijn toegelaten, de enkelwandigers echter tot die tijd in de vaart blijven.

Voor de droge lading wijst EBU alle maatregelen nadrukkelijk af, omdat er geen zware marktstoring zou bestaan en men ingrijpen in de markt in geen geval wil.

Voor de tankvaart wil EBU een sloopactie volgens hun voorstel. Een Oud-voor-Nieuw-regeling wordt eveneens categorisch afgewezen, net als voor de droge lading.

EBU wordt er door ESO op opmerkzaam gemaakt dat volgens art. 6 van verordening EG.718/1999 structurele saneringsmaatregelen slechts als supplement op de OvN-regeling worden aangegeven en vermoedelijk helemaal niet op zich zelf mogelijk zijn.

In het geval dat deze rechtsinterpretatie toepasselijk is, wil EBU afzien van een sloopactie voor de tankvaart.

ESO stelt EBU voor dat men een sloopactie wellicht ook via art. 8 als moderniseringsmaatregel zou kunnen bereiken; In plaats van een slooppremie is er een ondersteuning van het eigen kapitaal voor de bouw van een dubbelwander, wanneer de vaststelling van een zware marktstoring niet lukt. EBU wil dit voorstel overwegen.

### **2. Ten opzichte van de verdere ESO-voorstellen**

Deze voorstellen moeten geëvalueerd worden. Met het voorstel 'Bevordering van samenwerkingsvormen' gaat dr. Jaegers na een uitvoerige uitleg door de ESO accoord. Het geheel moet echter nog in de ESO worden besproken.

ESO en EBU komen overeen:

Er zal zo spoedig mogelijke afspraak met de Commissie worden gemaakt om enige vragen te verduidelijken, voordat een gemeenschappelijk standpunt van ESO en EBU wordt uitgewerkt en voordat gesprekken met de nationale regeringen worden gevoerd.

De volgende vragen vragen verduidelijking:

Houdt de Commissie de veronderstelling van een zware marktstoring in de tankvaart als gegeven?

Welke maatregelen zijn bij een zware marktstoring mogelijk?

a. OvN met een sloopactie als aanvulling?

b. Een sloopactie zonder OvN?

c. Indien een OvN-regeling voorwaarde is voor een sloopactie, kan men dan de verhouding op 0:1 stellen?

d. Zou het mogelijk zijn bij een OvN-regeling tonnencategoriën vast te leggen?

Kan een premie voor bedrijfsbeëindiging aan de voorwaarde worden verbonden dat het schip uit de markt wordt genomen of is hiervoor in elk geval de vaststelling van een zware marktstoring nodig?

Kan men volgens art. 8 enkelwandige tankschepen verschroten (immers onverkoopbaar) en een ondersteuning van het eigen kapitaal uitbetalen?

NEA heeft voor de drogelading- en voor de tankvaart maatregelen aanbevolen. Hoe beoordeeld de Commissie deze voorstellen?

## Brief ASV aan CCR

Rotterdam, 25 juni 2010

Aan de commission centrale pour la navigation du Rhin  
Palais du Rhin  
2 place de la Republique  
F-67082 Strasbourg Cedex

Geachte commissieleden

13 oktober 2009 heeft een ASV-afgevaardigde een raadgevende conferentie mogen bezoeken bij u. Naar aanleiding daarvan (en volgens ons op uitnodiging van de CCR) heeft de ASV u een schrijven gestuurd. Hierop heeft de CCR de ASV geantwoord dat wij alleen als ESO (waar wij deel van uitmaken) mogen reageren, wat ons al bijzonder verbaasde en teleurstelde.

Het verbaast ons ook dat er, hoewel anders is meegedeeld, nog steeds geen verslaglegging is gedaan van voornoemde conferentie. Wel van overleggen die naderhand plaatsgevonden hebben. Hoewel wij op eerdere vragen hieromtrent als antwoord hebben gekregen dat de verslaglegging er binnen enkele weken zou zijn (dat was begin 2010), blijft het vanaf dat moment stil, sterker nog ook op de vragen vanuit de ASV daarover mogen wij geen reactie van u ontvangen.

Nu maakt de ASV dus, zoals gezegd, deel uit van de ESO. Dus is de vraag van de ASV als gesprekspartner bij de conferentie om een verslaglegging geheel legitiem.

Omdat wij maar niets horen willen wij u op het volgende wijzen.

Er ligt een uitdaging voor de Centrale Rijnvaart Commissie.

In Artikel 1 van de Akte van Mannheim staat naast de vrijheid van scheepvaart als enige aanvullende bepaling een verwijzing naar de algemene veiligheid.

Hieraan ontleent de CCR ten onrechte de bevoegdheid om van alles en nog wat voor te schrijven voor wat betreft de scheepsuitrusting en patenten alsmede bemanningsvoorschriften.

Veel aanvullende protocollen dienden, zo lijkt het, alleen maar om de mogelijkheden van deze internationale commissie te vergroten.

Het ultieme doel destijds in 1868 en ook al in de eerdere Akte van Mainz was om een vrije scheepvaart voor alle nationaliteiten op de Rijn te bewerkstelligen door middel van het verbieden van belastingen en tolheffingen.

Dat doel is inmiddels wel bereikt en dat moet ook zo blijven.

Elk willekeurig klein zeegaand vaartuig, coaster of kruiplijner van welke nationaliteit dan ook, mag de Rijn bevaren.

Dit kennelijk zonder gecontroleerd te worden op een Rijnattest of verdere veiligheidskeuring.

De enige beperking is de diepgang dan wel de afmetingen.

Hier wordt de term algemene veiligheid op de juiste wijze geïnterpreteerd.

Vrijheid van scheepvaart op de Rijn zoals het volgens de herziene Rijnvaartakte van 1868 hoort.

Waarom moeten dan de schepen onder de vlag van met name de Rijnsoeverstaten en België aan allerlei voorschriften, ontsproten aan de aanvullende protocollen, voldoen?

De CCR bevordert niet de vrije scheepvaart, de ultieme doelstelling, maar beperkt juist die vrije scheepvaart door het opleggen van overdreven en veelal onuitvoerbare ROSR eisen aan de wat oudere en doorgaans kleinere schepen.

De CCR is al vorig jaar tijdens een overleg te Straatsburg waar de ASV afvaardiging namens de ESO het woord heeft gevoerd op deze inconsequentie geweest.

Tot op heden is daar ondanks het toenmalig inzicht geen gevolg aan gegeven anders dan met een onvolkomen en ook nog tijdelijke hardheidsclausule.

Als de CCR echt haar taak naar behoren wil vervullen dan kan ze zich beter druk maken over de andere haar opgelegde taak namelijk er, volgens het huidige artikel 28, op toe zien dat de oeverstaten de vaarweg in een goede staat onderhouden.

Naar aanleiding van recente onderzoeken bestaan er nieuwe inzichten over de toekomstige waterafvoer van de rivieren en dus ook van de Rijn.

De overstromingen in met name Polen en Spanje maar ook in de VS en elders zijn daar al een duidelijke voorbode van.

De fluctuaties in de afvoer van de Rijn zullen veel groter en frequenter zijn dan in het verleden.

Naast de perioden van extreem hoog water zullen er ook langere perioden van extreem laag water voor gaan komen.

Wat er nu moet gebeuren is een verdere regulering van de rivier.

Kribben en strekdammen zijn niet langer voldoende.

Er zullen aanmerkelijk rigoureuze ingrepen noodzakelijk zijn.

Er wordt al gesproken over spaarbekkens in de bovenloop, maar waarschijnlijk zal er op termijn een verdere kanalisatie met stuwen en sluizen onontkoombaar zijn.

Zover zijn we nog lang niet, maar als er binnen afzienbare tijd een langere periode van extreem laagwater voorkomt dan zijn de gevolgen duidelijk.

De nieuwe megaschepen zijn door hun grote diepgang dan geen optie meer.

Denk maar eens terug aan de tijden dat het Grand Canal d'Alsace nog nauwelijks was uitgebouwd.

De toen moderne motorschepen, zoals de naoorlogse Franse CFNR vloot, konden bij een gemiddeld laag water de Bovenrijn leeg al niet meer bevaren en de meeste sleepboten staken ook al te diep.

De CCR dient zich te realiseren dat bij extreem laag water alleen de oudere en kleinere rijnschepen nog een substantieel deel van hun tonnage kunnen vervoeren.

Deze schepen zijn tenslotte ooit gebouwd, rekening houdend met laag water.

De CCR zal per direct op moeten houden met het door middel van het ROSR uit de markt doen verwijderen van de nog varende kleinere schepen.

Deze schepen zijn vooralsnog het enige alternatief om het vervoer op de Rijn bij de te verwachten lage rivierstanden enigermate te continueren.

Nu komt het er voor de CCR echt op aan haar positie waar te maken.

Deze keer tegenover de Verdragsstaten en dat is wel even anders dan tegenover de particuliere rijnschipper met een zogeheten klein schip.

Wij hopen deze keer op korte termijn antwoord van u hierover tegemoet te kunnen zien. Omdat wij niet willen dat u voor verrassingen komt te staan delen wij hierbij mede dat gezien uw (weigering te) antwoord(en) in het verleden wij ons genoodzaakt zien met dit schrijven de openbaarheid te zoeken. Wij hopen dat u daar begrip voor op kunt brengen.

Hoogachtend,

namens het bestuur van de ASV,

W. Stam  
(voorzitter ASV)

Bijlage: de tekst die de ASV u heeft gestuurd op 23 oktober 2009

Naar aanleiding van de raadgevende conferentie van 13 oktober jl sturen wij u deze brief.

Als eerste willen wij u danken voor uw gastvrijheid en openheid tijdens deze conferentie. De ASV is onder de indruk van de toegankelijkheid die de CCR uitstraalde gedurende de conferentie. De eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat wij een heel ander beeld hadden van uw gezaghebbend instituut. Wij moeten constateren dat dat beeld kennelijk op een vooroordeel berustte, daarvoor onze excuses.

Tegelijkertijd zijn wij ontzettend geschrokken over dat geen wat wij daar hoorden. En dan bedoelen wij specifiek datgene wat wij hoorden over de inbreng van het bedrijfsleven (dat zijn wij dus zelf, namens de ESO en het NTK) in de voorgaande overleggen.

Hoewel meerdere malen in de ESO de problematiek van het van toepassing verklaren op oudere schepen van de CCR eisen die tot dan toe alleen voor nieuwbouw gold aan de orde is gekomen, blijkt dit u niet in die mate bereikt te hebben. Ook de gevolgen ervan, het verdwijnen van vele, vooral kleinere schepen die niet meer vervangen (kunnen) worden bleek nieuw te zijn.

Dat kunnen wij, als bedrijfsleven, onszelf aanrekenen.

U vroeg ons alsnog met een voorstel te komen hoe omgegaan zou moeten worden met die eisen. Wetende dat er nauwelijks ongelukken voorvallen bij de binnenvaart denken wij dat de regels zoals ze er lagen tot 2003 prima voldeden. Bij ombouw verbouw of nieuwbouw moet men aan de nieuwbouw eisen voldoen. Gaandeweg zal een schip dus wel degelijk vernieuwen, echter in het tempo dat het bedrijf (financieel) aankan.

Nu kan het natuurlijk zo zijn dat er plotseling blijkt dat een specifiek probleem zich voordoet waardoor er wel meer ongevallen plaatsvinden. Natuurlijk is het dan heel logisch dat de CCR op dat moment (aangescherpte) voorschriften van toepassing verklaart.

Daarom is ons voorstel als volgt:

- De (nieuwbouw)regels zullen van toepassing zijn bij om- ver- en nieuwbouw (zoals het gold tot 2003)
- extra regels worden slechts dan ingevoerd als dat aantoonbaar noodzakelijk en (economisch en technisch)haalbaar is.

Wij begrijpen dat dit nogal een omschakeling in denken is. Maar tegelijkertijd willen wij er op wijzen dat de consequenties enorm zijn als de zaken zo blijven als ze nu zijn.

U zult gemerkt hebben dat wij niet de enigen zijn die dat vinden. Zowel de Duitse als de Franse vertegenwoordigers gaven aan precies hetzelfde te ervaren in de respectievelijke landen.

U bent een bijzonder belangrijke organisatie die heel veel zinvols heeft betekend voor de binnenvaart. Wij vragen u met nadruk...laat u niet diegene zijn die diezelfde binnenvaart van de vaarwegen laat verdwijnen, dat kan toch nooit de bedoeling zijn.

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

Met de hoop op een spoedig bericht, verblijven wij

Hoogachtend,  
namens het bestuur van de ASV,

Sunniva Fluitsma

## Brief ESO aan CCR

Centrale Commissie voor de Rijnvaart  
t.a.v. de heer J.M. Woehrling, secretaris generaal  
Palais du Rhin  
2, place de la République  
67082 STRASBOURG Cedex

betreft herbezinning technische maatregelen

Brussel, 6 augustus 2010.

Zeer geachte heer Woehrling,

Het bestuur van de Europese Schippersorganisatie (ESO) maakt zich ernstig zorgen over de trajecten waarmee nieuwe regelgeving wordt ingevoerd of bestaande regelgeving wordt gewijzigd. De ESO is zeker niet tegen modernisering of aanpassing aan nieuwe inzichten, maar is wel van mening dat voor uniforme invoering soms te lichtvaardig de begrippen veiligheid en milieu als argumenten worden gebruikt.

De ESO-Raad heeft intern uitvoerig gediscussieerd over een aantal actuele voorstellen voor wijziging van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), welke momenteel binnen CCR-werkgroepen wordt behandeld.

Wij noemen onder andere:

- het aanbrengen van relingen,
- dode hoek naar tweemaal de scheepslengte of 250 m, al naar gelang de kortste afstand,
- hoogte-indicator bovenkant stuurhuis,
- alarmering bovenkant stuurhuis / doorvaarthoogte brug.

In het verleden hebben wij bij wijzigingsvoorstellen meermaals aangedrongen op een gedegen motivering en impact assessment. Ook bij deze voorstellen missen wij dit en dat maakt het voor ons uitermate lastig een gefundeerd inhoudelijk oordeel te geven. Nog belangrijker is dat door het ontbreken van een duidelijke onderbouwing van nut en noodzaak de acceptatie van wijzigingen en aanvullingen van de regelgeving in de sector sterk is verminderd. Integendeel, binnenvaartondernemers hebben in toenemende mate het gevoel dat zij geconfronteerd worden met regelgeving die ergens “vanachter een bureau” gemaakt wordt door technocraten die nauwelijks meer enige voeling hebben met de praktijk.

Door onvoldoende onderbouwing bestaat tevens het gevaar dat er te veel gereageerd wordt op incidenten. Een enkel ongeval of voorval leidt tot aanpassing van de voorschriften zonder dat aangetoond is dat er sprake is van een structureel probleem. Voorbeelden hiervan zijn onder andere de verplaatsing van de afsluiter van de brandstoftoevoer naar dek en het dubbele leidingsysteem van hydraulische roerwerken.

Tevens constateren wij dat technische voorschriften en regelgeving vaak te gedetailleerd wordt ingevuld waardoor er geen ruimte meer is voor oplossingen die eveneens aan het doel beantwoorden. Voorbeeld hiervan is het verbod op een lekbak onder de brandstoftank die boven de motor is geplaatst. Indien de lekbak goed uitgevoerd is, voorkomt deze lekkage op de motor en daarmee een mogelijke brand.

Een ander voorbeeld is de gemeenschappelijke wand tussen drinkwater- en brandstoftank. Dit is verboden, ongeacht hoe en met welk materiaal de tussenwand is uitgevoerd. Zelfs het niet gebruiken van de tank voor drinkwater wordt veelal niet geaccepteerd.

Met betrekking tot het hiervoor genoemde voorstel inzake het aanbrengen van relingen constateert de ESO een ernstige inconsistentie. Duwbakken zouden hiervan uitgezonderd worden om reden dat er geen woning voorop is. Maar op duwbakken moeten mensen vanwege koppelen en afmeren door de gangboorden en juist op veel duwbakken is er door de lage den – vaak niet hoger dan 70 cm – een dubbel valgevaar.

Eenzelfde inconsistentie zien wij in het wijzigingsvoorstel van artikel 1.07 RPR. Ook daar wordt een onderscheid gemaakt tussen duwvaart en andere vaart in de zin dat de dode hoek tijdens de vaart respectievelijk 350 en 250 m mag zijn. Op deze wijze stelt de wetgever zijn eigen uitgangspunt - namelijk de veiligheid - ter discussie.

Praktijkvoorstellen vanuit de sector om onder bepaalde voorwaarden camera's toe te laten, worden daarentegen al jarenlang tegengehouden.

Er zijn nog vele voorbeelden van onwerkbare en/of nutteloze voorschriften. Zaken die wij ook al eerder hebben aangegeven bij de overlegbijeenkomsten over specifieke aanpassingen.

ESO is voluit bereid om aan voorschriften voor een veilig vervoer te werken; als vertegenwoordiger van de zelfstandige binnenvaartondernemers voelen wij een grote verantwoordelijkheid op dat terrein.

Wij wensen echter wel serieus genomen te worden als deskundige gesprekspartner en niet als alibi te worden gebruikt voor het doordrukken van regelgeving. Wijzigingen en aanvullingen van regelgeving betekenen kosten voor de binnenvaartondernemer. Als deze niet goed onderbouwd zijn, zal draagvlak ontbreken. Geloofwaardigheid van wetgever en brancheorganisaties is daarbij in het geding.

Wij herinneren u in deze ook aan uw toezegging gedaan tijdens het overleg met de sector op 14 oktober 2009. U hebt daar toegezegd samen met de sector een aantal van de overgangsmaatregelen te willen heroverwegen, waarvan in de praktijk is gebleken dat deze niet van noemenswaardige invloed zijn op de veiligheid van schip of omgeving. Bovendien zal bij om-, ver- en nieuwbouw een schip namelijk wel degelijk vernieuwen, echter in een tempo dat voor een onderneming economisch haalbaar is.

Tevens is geconcludeerd dat het weinig zin heeft een einddatum te verbinden aan overgangsbepalingen waarvan op voorhand duidelijk is dat de nieuwe eisen technisch niet uitvoerbaar of financieel niet haalbaar zijn.

Graag zouden wij met u op korte termijn een fundamentele bezinning over de onderbouwing van nut en noodzaak van de (voorgenomen) aanpassingen van regelgeving willen bespreken.

In het vertrouwen dat u met ons wilt werken aan een binnenvaart waarbij regelgeving op een inzichtelijke en logische wijze wordt toegepast, verblijven wij.

Met vriendelijke groet  
Jan Veldman  
President ESO



## IVR nieuws

- **Introductie laagzwavelige brandstof in de binnenvaart met ingang van 1.1.2011**
- **Goederenvervoerrecht en internationale vervoervoorwaarden (IVTB)**
- **Vervoersdocument**
- **Torn- en hulpverleningsopdracht**

### **Aanbevelingen op het technische terrein**

- **Introductie laagzwavelige brandstof in de binnenvaart met ingang van 1.1.2011**

Vanaf 1.1.2011 wordt in de binnenvaart het bunkeren van laagzwavelige brandstof verplicht. In verband met de mogelijke gevolgen bij de overschakeling op deze brandstof heeft de IVR een korte studie over de gevolgen van de invoering van laagzwavelig brandstof in de binnenvaart onder de titel „IVR-Report on the impact on implementation of low sulphur fuel in seagoing vessels per 1-1-2010 and inland navigation per 01-01-2011 from a practice viewpoint” gepubliceerd. Deze is gratis beschikbaar op onze internetsite met een Nederlandse, Duitse en Nederlandse samenvatting [www.ivr.nl/report/leaflet](http://www.ivr.nl/report/leaflet)

Ter voorkoming van problemen en schades bij de overschakeling op deze brandstof is een **informatieblad met aanbevelingen** aan de scheepseigenaren opgesteld, dat wij aan onze leden in 4 talen beschikbaar stellen. Deze aanbevelingen zijn eveneens gratis van onze internetsite [www.ivr.nl/leaflet](http://www.ivr.nl/leaflet) te downloaden.

### **Aanbevelingen op het juridische terrein**

- **Goederenvervoerrecht en internationale vervoervoorwaarden (IVTB)**

Na de inwerkingtreding van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) werd in het verlengde daarvan door de Juridische Commissie gewerkt aan de totstandkoming van internationale vervoervoorwaarden (IVTB). Deze werden gedurende het 6e IVR-Colloquium Januari 2009 in Praag officieel geïntroduceerd. Inmiddels zijn deze voorwaarden vertaald en naast de originele Duitse versie beschikbaar in een Engelse, Franse en Nederlandse versie waardoor wij deze voorwaarden in alle relevante binnenvaarttalen aan kunnen bevelen. Alle beschikbare taalversies van de IVTB zijn gratis op onze internetsite [www.ivr.nl/juridischezaken](http://www.ivr.nl/juridischezaken) onder te raadplegen.

- **Vervoersdocument**

In verband met de introductie van de IVTB heeft een revisie en vereenvoudiging van het CMNI vervoersdocument plaats gevonden. Het herziene vervoersdocument wordt aan belangstellenden in een versie met een verwijzing naar de IVTB en een versie zonder verwijzing naar deze voorwaarden aangeboden.

Beide versies van het in vier talen opgestelde vervoersdocument zijn gratis beschikbaar op onze internetsite [www.ivr.nl/juridischezaken](http://www.ivr.nl/juridischezaken)

- **Torn- en hulpverleningsopdracht**

Het tot dusver als Torn- en hulpverleningsopdracht aanbevolene model wordt op grond van aanbevelingen van de Juridische en de Avarij Commissie gesplitst.

De nieuwe „Opdracht voor collegiale assistentie“ is bedoeld als aanbevolen modelovereenkomst bij de in ge binnenvaart gangbare praktijk van collegiale assistentie in geval van tornen of andere werkzaamheden. Bij de herziening van het modelcontract is tevens rekening gehouden met actuele rechtspraak op dit terrein.

Het herziene model is samen met de hulpverleningsopdracht gratis beschikbaar op onze Internetsite [www.ivr.nl/juridischezaken](http://www.ivr.nl/juridischezaken)

# Wetsontwerp ontzegging vaarbevoegdheid

Zoals u misschien inmiddels vernomen heeft via de radio: er is een wet op komst tot ontzegging van de vaarbevoegdheid in bepaalde gevallen. Omdat hiermee inmiddels de pers is benaderd vindt de ASV dat de schippers nu ook op de hoogte gesteld dienen te worden van de gang van zaken. Daarom bij deze uitleg van totstandkoming en uitwerking van het conceptvoorstel. Namens de ASV hebben J.Ooms en S. Fluitsma meegedaan aan de digitale rondes en het overleg in Den Haag.

Aanleiding:

Het onderwerp ontzegging van de vaarbevoegdheid is in het verleden in het overleg tussen de Tweede Kamer en staatssecretaris Huizinga van het ministerie van Verkeer en Waterstaat al enkele malen ter sprake gekomen. De staatssecretaris heeft toegezegd om nog voor de zomer 2010 een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer in te dienen tot ontzegging van de vaarbevoegdheid bij ernstige overtreding van de verkeersregels in de Scheepvaartverkeerswet. Met het oog daarop is een zeer strakke planning opgesteld, waardoor tijdige indiening van het wetsvoorstel mogelijk zal zijn.

Van 15 tot en met 26 maart 2010 is in een digitale consultatieronde een concept wetsontwerp aan de OVW-leden voorgelegd, dat onder meer de ontzegging van de vaarbevoegdheid beoogt te regelen bij ernstige overtreding van de verkeersregels in de Scheepvaartverkeerswet. Het gaat om het sanctioneren van gedragingen die toch al strafbaar waren.

Vervolgens heeft op 6 april 2010 een afsluitend overleg plaats gevonden. In de bijeenkomst werd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat een reactie gegeven op de ingebrachte reacties. Het resultaat van de digitale ronde en de bijeenkomst is een rapport met daarin het advies van de maatschappelijke organisaties aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## Aanleiding

Dit wetsvoorstel heeft op twee zaken betrekking, te weten (1) de ontzegging van de vaarbevoegdheid bij risicovol varen in de recreatievaart en bij alcoholgebruik in de beroepsvaart, alsmede (2) introductie van de strafrechtelijke handhaving van het klein vaarbewijs.

1. In de recreatievaart met snelle motorboten hebben zich de afgelopen jaren door gevaarlijk vaargedrag regelmatig ernstige ongevallen voorgedaan. Bij de handhavers is de behoefte gerezen dat vaarbewijzen van hen die het te bont maken, kunnen worden ingetrokken. Dit is ook door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toegezegd aan de tweede kamer Het onderhavige wetsvoorstel voorziet daarin.
2. Naar aanleiding van afspraken tussen de politie, Rijkswaterstaat en de IVW over de handhaving van voorschriften inzake het klein vaarbewijs, wordt dat document uitgezonderd van het regime van de bestuurlijke boete. In tegenstelling tot andere overtredingen van de Binnenvaartwet, zullen overtredingen van de voorschriften die te maken hebben met de recreatieve vaart, strafrechtelijk gehandhaafd (blijven) worden. Hierover is de Tweede Kamer bericht

## Problematiek

Jaarlijks vinden in de recreatieve vaart enkele ongevallen plaats, waarbij soms ernstig letsel voorkomt of zelf een dodelijk slachtoffer is te betreuren. In die gevallen waarin riskant vaargedrag oorzaak is van deze ongevallen, is het wenselijk op gepaste wijze bestraffend te reageren. Daarvan gaat ook naar de maatschappij een helder signaal uit dat dergelijk vaargedrag niet wordt getolereerd.

Op dit moment is het mogelijk als bestraffing van verkeersovertredingen een boete op te leggen uit de tweede categorie (€ 3.800). Indien sprake is van dood door schuld of het toebrengen van (zwaar) lichamelijk letsel, kan de daarop van toepassing zijnde straf worden opgelegd. Is van zodanig misdrijf geen sprake, maar wel van gevaarlijk vaargedrag, dan wordt dit behandeld als verkeersovertreding.

In beide gevallen staat de bestrafte (indien van toepassing: na ommekomst van zijn straf) niets in de weg om weer het water op te gaan. Dit wordt, ook met het oog op eventuele slachtoffers of nabestaanden, als een lacune in de handhaving gezien.

Om deze reden wordt aan het bestaande strafrechtelijke instrumentarium de ontzegging van de vaarbevoegdheid toegevoegd als passend antwoord op onverantwoord vaargedrag.

## Doel van het voorstel

In dit wetsvoorstel is opgenomen dat de vaarbevoegdheid van een overtreder door de strafrechter kan worden ontzegd. Doel daarvan is te voorkomen dat hem de gelegenheid wordt geboden om weer spoedig in ongewenst gedrag te vervallen. Bovendien onderstreept een dergelijke ontzegging de ernst

van het bestrafte feit en heeft daarmee tegelijk maatschappelijke betekenis; dit is het tweede doel van het wetsvoorstel. In het wegenverkeersrecht, dat als model heeft gefunctioneerd voor dit voorstel, wordt deze aanpak reeds langer toegepast. Omdat de problematiek van gevaarlijk varen zich het sterkste doen gevoelen in de recreatievaart, heeft het voorstel in eerste instantie op die sector betrekking. Maar ook voor het beroepsvervoer wordt de sanctie ingevoerd, echter uitsluitend met betrekking tot het varen onder invloed.

De doelen worden bereikt door twee maatregelen: het invoeren van de sanctie 'ontzegging van de vaarbevoegdheid' en, daarmee samenhangend, het opzetten van een registratie van ontzegde vaarbevoegdheden.

Een mogelijk gunstig neveneffect van het wetsvoorstel is dat door de verhoogde afschrikwekkende werking en de daarmee gepaard gaande maatschappelijke aandacht een bepaalde mate van preventie wordt bereikt. Het gaat dan om een combinatie van afgedwongen naleving en verinnerlijking.

### **Overwogen oplossing**

Als oplossing is eerder overwogen om de verplichting tot kentekenregistratie van snelle motorboten aan te scherpen, teneinde de handhaving van snelheidsovertredingen te vergemakkelijken. Bij nader inzien bleek deze oplossing minder effectief om aan de problematiek tegemoet te komen en zouden daaraan bovendien forse administratieve lasten voor de burger verbonden zijn. Om die reden is van deze oplossing is afgezien.

### **Bestaand juridisch kader: overtredingen**

Dit wetsvoorstel beoogt niet het in het leven roepen van nieuwe overtredingen naast de bestaande, maar slechts nieuwe sancties voor de bestaande overtredingen.;

In de praktijk zal het met name gaan om overschrijding van de maximumsnelheid en om opzettelijke hinderlijke vaarbewegingen.

### **Advies**

Er zijn een aantal elementaire opmerkingen gemaakt door de sector. Onder voorbehoud van verwerking van de gemaakte opmerkingen, is er draagvlak van de sector.

Hoofdpunten van het advies van de OVW zijn:

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat beziet samen met het ministerie van Justitie of de vervolgstroom van 26 weken ingekort kan worden;

Verduidelijken in de memorie van toelichting dat sanctie bij varen onder invloed zowel bij de beroepsvaart (ook voor zeeschepen op de binnenwateren) als de recreatievaart geldt. Bij de recreatievaart kan er sprake zijn van ontzegging van de vaarbevoegdheid in geval van eenmalig varen onder invloed. In het beroepsvervoer is daar sprake van in geval het alcoholmisbruik meerdere keren is voorgevallen. Het wetsvoorstel zal op dit punt expliciet worden gemaakt door invoering van 'herhaald';

Er kritisch wordt bezien bij welke snelheidsovertreding in de recreatievaart sancties worden getroffen;

Verduidelijken in de memorie van toelichting waarom bepaalde onderwerpen uit de beroepsvaart, zoals snelheidsovertredingen, niet in het wetsontwerp worden opgenomen. Namelijk omdat ze al in bestaande wetgeving zoals de Akte van Mannheim en Schelde traktaten opgenomen zijn;

Een centrale systematische registratie van ontzegde vaarbevoegdheden wordt uitgewerkt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat tezamen met het ministerie van Justitie.

Reacties op de digitale consultatieronde zijn afkomstig van: de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), Vereniging voor Beroeps Chartervaart (BBZ), de Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB), het Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart (CBRB), Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen/ Contactcommissie Vakbekwaamheid (CBR/ CCV), de Hiswa, Vaarbewijs en marifoon examens (Vamex), het Koninklijk Nederlands Watersportverbond, en de Vereniging van Waterbouwers.

De BBZ, CCV en het Watersportverbond hadden geen op- of aanmerkingen op het oorspronkelijke voorstel van VenW. Het CBOB heeft enkele tekstuele opmerkingen gemaakt, de ONS heeft helemaal niet gereageerd. De CBRB en de ASV vonden elkaar in de kritiek op het oorspronkelijke voorstel waarin het zo zou kunnen zijn dat men na een overtreding al de kans liep de vaarbevoegdheid kwijt te raken, het voorstel is wat dat punt betreft herzien.

Door de deelnemers, ook door de ASV, wordt de behandeling van dit wetsvoorstel in de OVW als prettig ervaren, met name ook de snelheid hierin. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is blij met de voortvarendheid waarmee de OVW het onderwerp heeft opgepakt. De OVW neemt de suggestie van de ASV ter harte om de bijeenkomsten zo af en toe wat later, bij voorkeur om 10.30 uur te laten beginnen in verband met tijdige bereikbaarheid door de deelnemers.

De opmerkingen van de OVW worden verwerkt, waarna het wetsontwerp naar de Ministerraad gaat, hierna naar de Raad van State. Na terugkomst van de Raad van State zal het wetsontwerp naar de Tweede Kamer worden verzonden. Het streven is om uiterlijk 12 juli 2010, de laatste dag voor het zomerreces, het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer in te dienen. Naar verwachting zal in het voorjaar van 2011 het wetsontwerp behandeld kunnen zijn.

## Toelichting

De door de OVW gemaakte reacties werden opgedeeld in de kopjes algemeen, vervolgingstermijn, varen onder invloed, snelheidsovertreding, akte van Mannheim en Schelde traktaten, en registratie en registratieplicht.

### Algemeen

Eerder heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat gesteld dat de risico's niet groot genoeg zijn om met nieuwe of aangescherpte regels te komen. A: Niet alleen het risico, maar ook de maatschappelijke onrust en ergernis, alsmede de daaruit voortvloeiende politieke overwegingen liggen aan het wetsontwerp ten grondslag.

### Vervolgingstermijn

De maximaal 26 weken inhouding van de vaarbevoegdheid, wachtende op een uitspraak, wil ASV ingekort tot een acceptabele termijn of geheel geschrapt hebben. A: De rechter stelt de termijn vast. Bovendien is het een gebruikelijke term in de Scheepvaartverkeerswet. De maximum termijn van een rijbewijs is aangehouden. De komende weken is er overleg met Justitie en Bureau Verkeershandhaving om te bezien of de periode korter kan (actie VenW).

### Varen onder invloed

ASV vraagt zich af waarom alleen voor het beroepsvervoer extra straf voor varen onder invloed geldt. Het betreft acceptabele wetgeving mits men niet al via één misstap zijn vaarbevoegdheid kwijt zou kunnen raken. A: De maatregel geldt ook voor recreatief verkeer, en daar zelfs sterker, want ook voor andere zaken dan alcoholgebruik en ook bij eenmalig varen onder invloed. In het beroepsvervoer kan er sprake zijn van ontzegging van de vaarbevoegdheid in geval het alcoholmisbruik meerdere keren is voorgevallen. Dat kan volgens de huidig geldende regelgeving op de Rijn al toegepast kan worden. Deze bepaling wordt door het wetsontwerp op alle wateren van kracht. Het wetsvoorstel zal op dit punt expliciet worden gemaakt door invoeging van 'herhaald'. Artikel 2.25 van het patent Reglement Rijn wordt in de memorie van toelichting opgenomen (actie VenW).

Waarom geldt deze regelgeving niet voor zeeschepen die op de Schelde varen? A: De wet, voor wat betreft herhaald alcoholgebruik, geldt ook voor zeeschepen op de binnenwateren. Een gezagvoerder, bemanningslid of loods aan boord van een zeeschip dient te beschikken over een groot vaarbewijs, een ander erkend document of een vrijstelling als bedoeld in artikel 10, derde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Dat is een vaarbevoegdheid die bij rechterlijk vonnis kan worden ontzegd. Wordt toegelicht in de memorie van toelichting (actie VenW).

Wat als de buurman schipper plotseling wil varen en de schipper moet zijn schip daarvoor verplaatsen ('verhalen')? In hoeverre bestaat de verplichting om te verhalen (te verplichten dat je gaat varen) als je alcohol op hebt (ASV)? A: Ook dan is varen onder invloed verboden: dat was zo en daaraan verandert dit wetsvoorstel niets.

### Snelheidsovertreding

Artikel 35a, tweede lid, onderdeel b (snel varen) lijkt volgens het CBRB ook voor de beroepsvaart te gaan gelden. A: Dat is niet de bedoeling en op dat punt zal de wettekst dan ook worden verhelderd (Actie VenW).

Het koppelen van een sanctie aan 10 procent overschrijding van de maximumsnelheid is niet zinnig (Hiswa). A: Akkoord, wetsontwerp wordt aangepast (actie VenW).

Een overschrijding van 10 km/h bij een maximumsnelheid van 6 km/h geeft aan de andere kant ook een wanverhouding (Hiswa). A: Er wordt nog kritisch naar gekeken, maar er wordt geen wijziging verwacht.

De Waterbouwers onderschrijven het voorstel en hopen op strikte handhaving, daar zij zich storen aan recreatievaart met hoge snelheden. De achterliggende gedachte is dat de Waterbouwers veelal tussen 1 april en 1 augustus niet, of beperkt en na uitvoerige voorzorgsmaatregelen, mogen werken in watergangen in verband met de Flora en Faunawet (voorkoming van verstoring van het broedseizoen). Het is de Waterbouwers dan ook een doorn in het oog dat de recreatievaart op hoge snelheid door diezelfde watergangen vaart.

En marge is besproken of de snelheid ten opzichte van het water of de absolute snelheid van de boot moet meten. In de regelgeving wordt met name gesproken over snelheid ten opzichte van het water. Er is onderscheid te maken dus pleziervaart en beroepsvaart. Bij pleziervaart heb je te maken met de snelheid ten opzichte van zwemmers, bij beroepsvaart gaat het om het voorkomen van schade aan oevers en bij knooppunten rekening houden van schippers (beroeps of recreatievaart) ten opzichte van elkaar.

#### Akte van Mannheim en Schelde traktaten

Er is een onwenselijke discrepantie tussen de Aktewateren en de niet-Aktewateren (CBRB). In de memorie van toelichting wordt geschreven dat een overtreding van het alcoholverbod door de beroepsvaart, begaan op de Rijn, niet met ontzegging van het vaarbewijs kan worden bestraft.

A: Het wetsontwerp is op dit punt inmiddels aangepast, en ook de memorie van toelichting zal worden gewijzigd (actie VenW).

Bij beroepsvaart is niet alleen alcohol, maar ook snelheid een gevaar (ASV). A: Bij overtreding van snelheidsverboden kunnen geen vaarbewijzen voor de beroepsvaart worden ingetrokken, op grond van de akte van Mannheim. In de memorie van toelichting komt uitleg waarom de snelheidslimiet er niet voor de beroepsvaart in zit. (actie VenW).

In de huidige memorie van toelichting wordt gesuggereerd dat voor de beroepsvaart geen (snelheids)maatregelen nodig zijn, omdat de beroepsvaart zich al goed zou gedragen. De beroepsvaart wordt ten onrechte anders behandeld dan de recreatievaart vindt de Hiswa. Ter vergadering is aangevuld, dat de werkelijke reden voor het niet opnemen van snelheidsmaatregelen blijikbaar is gelegen in al bestaande wetgeving, zoals de Akte van Mannheim en Schelde Traktaten. Daarop is aangegeven dat déze reden dan ook in de memorie van toelichting moet worden opgenomen. Het is goed om gevaarlijk vaargedrag te willen voorkomen, maar het is onterecht dat de gehele pleziervaart meteen als 'gevangengroep' wordt weggezet. A: In de memorie van toelichting wordt uitleg opgenomen waarom er geen snelheidsmaatregelen nodig zijn voor de beroepsvaart (actie VenW).

#### Registratie en registratieplicht

Een centrale systematische registratie van ontzegde vaarbevoegdheden is van belang (Vamex). A: Er zal een nieuwe centrale registratie moeten komen voor vaarbevoegdheden die zijn ontzegd en toegang tot de registratie moeten hebben van handhavers en voor degenen die vaarbewijzen verstrekken, zoals CCV en Vamex. Over de inrichting wordt binnenkort gesproken, met name vanwege de verschillende internationale vaarbewijzen (actie VenW).

Registratieplicht zou een heel nuttig instrument zijn voor de handhaving (Hiswa). A: De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft een half jaar geleden aan de Tweede Kamer bericht dat registratieplicht niet zal worden voorgesteld.

#### Specifieke uitwerking

##### **Vaarbewijshouder zit niet aan het roer**

De scheepvaartregelgeving staat toe dat niet de vaarbewijshouder, maar een ander het schip feitelijk bestuurt, mits de vaarbewijshouder maar aan boord is en als gezagvoerder optreedt (artikel 25, eerste en vierde lid, van de Binnenvaartwet). Als het niet de vaarbewijshouder is die roekeloos vaart, maar een andere feitelijke bestuurder, ligt de grondslag voor de inname van het vaarbewijs in de verwijtbaarheid aan de vaarbewijshouder, dat hij betrokkene toestaat roekeloos te varen. Als er twee

vaarbewijshouders aan boord zijn, is het aan de rechter om vast te stellen op basis van feitelijke omstandigheden wie de gezagvoerend vaarbewijshouder is.

#### **Niet het vaarbewijs, maar de vaarbevoegdheid wordt ontnomen**

Ook al beschikt de vaarbewijshouder over een tweede document of behaalt hij gedurende de ontzegging een nieuw vaarbewijs: gedurende de periode van ontzegging is varen over de Nederlandse binnenwateren niet toegestaan. In dit systeem wordt gekozen voor een absolute ontzegging van de vaarbevoegdheid en niet voor een gedeeltelijke ontzegging, bijvoorbeeld voor een bepaald type schip.

#### **Inbeslagneming en verbeurdverklaring van het vaartuig**

Ingevolge artikel 36b van het Wetboek van Strafrecht kan de rechter bepalen dat het schip waarmee de overtreding is begaan, wordt onttrokken aan het verkeer. De opsporingsambtenaar die de verdachte aanhoudt, kan het schip in beslag nemen (artikel 95 van het Wetboek van Strafvordering). Notie van deze mogelijkheid is voor de handhaving van belang, maar behoeft dus geen afzonderlijke regeling.

Het belang van deze sanctie is meerledig.

In de eerste plaats vergroot dit de afschrikwekkendheid van de sanctie en maakt deze, meer nog dan ontzegging van de vaarbevoegdheid, 'voelbaar' voor de overtreder. De rechter zal per geval overwegen of dit een noodzakelijke aanvulling is op de mogelijkheden die het sanctie-instrumentarium al biedt. Een overweging kan daarbij zijn, dat het de ongelijkheid van gevallen compenseert. Zo zal een boete op een gefortuneerde overtreder wellicht een minder grote indruk maken dan op de gemiddelde overtreder. In die gevallen kan de inbeslagneming van het vaartuig een welkome aanvulling zijn.

Ook is het denkbaar dat de sanctie 'ontzegging van de vaarbevoegdheid' niet mogelijk is in het geval dat betrokkene in het geheel niet over vaarbewijs beschikt. Juist dan kan inbeslagneming een passende straf zijn.

#### **Onderscheid recreatievaart en beroepsvaart**

Voorgesteld wordt om de ontzegging van de vaarbevoegdheid te concentreren op de recreatieve vaart, omdat zich met name daar de problemen voordoen. Er zijn twee redenen om het beroepsgoederenvervoer van deze straf uit te zonderen. In de eerste plaats komt gevaarlijk vaargedrag veel minder voor in de beroepsvaart dan in de recreatieve vaart. Dat hangt samen met de grote discipline die de ondernemers-schippers bij het varen aan de dag leggen. Zij hebben immers veel geïnvesteerd in een schip en hebben vier jaar vaartijd opgebracht om het groot vaarbewijs te behalen. Daarbij zijn grote schepen ook niet ontworpen voor (te) snel varen.

Het zou aan de andere kant onwenselijk zijn om de beroepsvaart geheel uit te zonderen van de mogelijkheid om de vaarbevoegdheid in te trekken, omdat ook in die branche schadelijk verkeersgedrag passend moet kunnen worden bestraft. Daarom wordt de intrekking van een groot of beperkt groot vaarbewijs mogelijk gemaakt wegens het delict van varen onder invloed, iets wat nog wel eens een enkele keer voorkomt en juist bij een groot goederenschip tot extra gevaarstelling leidt.

De leden van de denktank hebben het conceptwetsontwerp toegestuurd gekregen zodat men kon reageren.

Als je ook mee wilt denken meldt je dan aan voor de denktank!!

Zodra het wetsontwerp officieel is zal de ASV deze publiceren in de nieuwsbrief.

Tot zover,

Sunniva Fluitsma

## Schoon en zuinig

En dan is er ook nog een overleg geweest bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat over schoon en zuinig vervoeren. Op dat overleg waren Willem Stam en Ger Veuger namens de ASV aanwezig.

Wat wij merkten bij de uitnodiging en de voorbereiding van dit onderwerp was dat de vergadering heel erg detaillistisch op de verschillende vervoersmodaliteiten in zou gaan. Dat levert een gevaar op. Het kan daardoor gebeuren dat de grote lijnen en de grote gevolgen uit het oog verloren worden. Verder worden er veel dingen aangenomen waarvan we niet echt zeker weten of dat wel zo is.

Wat voorbeelden:

- \* is biobrandstof wel zo goed voor het milieu?
- \* In Rotterdam worden dadelijk schepen met 'vuile motoren' geweerd. Maar als je er vrachtwagens voor in de plaats krijgt is dat dan beter?
- \* de 'schone' binnenvaartmotoren zijn nauwelijks schoner dan de 'vuile' Iemand van TNO wist te vertellen dat ze meer verbruiken en alleen bij maximaal toerental en bij gebruik van (nauwelijks te krijgen) zwavelarme brandstof een voordeel opleveren. Wie vaart het maximale toerental? Dat is in ieder geval veel te veel verbruik. Dus.....
- \* als je alleen per vervoersmodaliteit kijkt verlies je de grote lijnen uit het oog: je kunt bijvoorbeeld zoveel eisen stellen aan de (kleine) binnenvaart dat die verdwijnt en er vrachtwagens voor terugkomen. Wat heb je dan gewonnen milieutechnisch gezien?
- \* er zijn tegenstrijdige eisen: Bijvoorbeeld de CCR stelt steeds meer eisen aan de manoeuvreereigenschappen van een schip (moet geladen 13 km kunnen lopen bv). Dat betekent zwaardere motoren en dat betekent weer meer verbruik. Denkt men daar wel bij na?
- \* Als je echt om het milieu geeft besef je dat vervoer nu gewoon te goedkoop is. Vervoer is vaak zinloos en dat kan omdat het onder kostprijstarieven vervoerd wordt. Dat zou niet moeten
- \* De metingen van bv vrachtwagen versus binnenvaart zijn incorrect. Vrachtwagens werden getest alsof ze constant een snelheid reden dat is natuurlijk niet zo. Het vaar/ rij-gedrag van de vervoersmodaliteiten is heel verschillend. In werkelijkheid is de vrachtwagen veel vervuilender dan het lijkt.

Het zijn zo wat gedachtes die de ASV op tafel heeft gelegd om ervoor te zorgen dat we niet in details verdwijnen maar echt iets aan de problematiek gaan doen.

Overigens opperde Willem, namens de ASV, ook nog dat we ooit een toerbeurtsysteem hadden waardoor schippers binnen een bepaald gebied wachtten op een reis. Dat scheelt heel veel onnodig, energieverwendend leegvaart. Een ideeetje misschien?

## OTVB-ONZB

Verslag van overleg OTVB – ONZB van dinsdag 8 juni bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat

Namens de ASV aanwezig: Sunniva Fluitsma

### 1. Opening en mededelingen

De start was verlaat omdat men geen vergaderruimte had waar men over kon beschikken, bleek toen wij aankwamen. Dus allemaal weer op weg naar een dichtbij gelegen hotel.

### 2. Verslag van de vergadering van 26 januari 2010

#### Reactie van de ASV betreffende dit deel van de notulen: 3. Overgangsbepalingen technische voorschriften

De heer Korvink doet verslag van het overleg tussen het Rijk en de binnenvaartsector. De IVW heeft algemeen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de overgangsbepalingen. Het CBRB heeft het onderdeel lichtdoorlatendheid voor haar rekening genomen.

De crisisclausule is 2 jaar toepasbaar, tot en met december 2011. Daarna mag worden doorgevoerd voor de duur van de certificaatperiode. In theorie dus 7 jaar. Als deze termijn afloopt, moet worden teruggevallen op het normale circuit van de overgangsbepalingen en de bestaande hardheidsclausule De ASV (mw. Fluitsma) is blij met de ontwikkeling inzake de crisisclausule. Wel merkt de ASV op, dat deze procedure de schippers weliswaar lucht geeft, maar dat de overgangsbepalingen als een zwaard van Damocles boven de schippers blijven hangen. Uiteindelijk moet immers toch een keer aan de overgangsvoorschriften worden voldaan. De ASV vreest, dat veel schippers met oudere schepen moeten stoppen. Het Rijk wordt verzocht dit in gedachte te houden en meer schepen te onderzoeken.

Ten aanzien van het IVW onderzoek resten nog wel een paar vraagtekens. De ASV heeft zelf ook onderzoek gedaan en komt op een gemiddeld bedrag per schip dat (veel) hoger is dan 16.000 Euro. Als voorbeeld wordt het dubbel hydraulisch stuursysteem aangehaald, dat alleen al 25.000 euro zou kosten.

Het CBRB deelt het beeld van het zwaard van Damocles. Zij roept haar leden op om toch vooral de bestaande hardheidsclausule te gebruiken; gewoon om voorbereid te zijn.

De ASV (dhr. Stam) vreest voor het einde van de kleine binnenvaart en vraagt zich af waarom het Rijk dit per se wil doorzetten. Hij refereert aan een vergadering van de CCR waar de ASV de problemen van de kleine binnenvaart heeft aangekaart. Volgens de heer Stam stond de CCR perplex.

De heren Korvink en Mensink herkennen dit beeld niet. Zij hebben alle CCR-vergaderingen waar dit onderwerp besproken werd, bijgewoond. Met de toepassing van de overgangsbepalingen en de hardheidsclausule voert Nederland gewoon uit, wat in de CCR en de EU in goed overleg is besloten.

**De voorzitter zegt toe de verslagen van de desbetreffende vergaderingen boven tafel te zullen halen.**

#### Reactie op de notulen door de ASV

*Wat mij bevreemd is dat er maar geen verslag vrijkomt van deze meeting die toch al van oktober 2009 stamt. En dat terwijl het mij in een eerder stadium is toegezegd dat het er binnen 'enkele weken' zou liggen. Nu geeft de CCR niet eens meer antwoord op mijn vraag waar het verslag blijft. Opvallend is dat de verslagen van de overleggen die op een later tijdstip hebben plaatsgevonden er wel liggen. Wat gaan wij daaraan doen?*

**(Sunniva Fluitsma)**

**reactie:** *Eerst vraagt men zich af waarom die notulen er niet zijn. Werden er eigenlijk wel notulen gemaakt? Is het niet zo'n specifieke vergadering dat de notulen geen haast hebben of gewoon niet gemaakt werden? Ik houd vol dat ik zeker weet dat er aantekeningen gemaakt zijn en men mij op diverse momenten heeft meegedeeld dat de verslaglegging ervan vrij zou komen. Men belooft mij dit na te zullen vragen*

#### vervolg naar aanleiding van de notulen .

“ .....Ten aanzien van agendapunt 3 wordt verder nog opgemerkt, dat IVW de onderzoeksresultaten van de 10 onderzochte schepen (zo veel mogelijk anoniem) beschikbaar zal stellen.



De heer Mensink merkt op, dat in internationaal verband alleen Nederland melding maakt van problemen met de toepassing van de overgangstermijnen. Andere lidstaten voelen die problemen niet. Hij vraagt de vertegenwoordigers van de sector ook te lobbyen richting de vertegenwoordigers in andere lidstaten.....”

### **Reactie op de (bovenstaande) notulen door de ASV**

Ik hoop dat het u opgevallen is dat bij de voorstellen van uit de schippers betreffende het omgaan met de crisis (la Glissoire in Frankrijk, maar ook bij de Belgische acties) deze regelgeving specifiek naar voren wordt gebracht. Waarbij er voorgesteld wordt ze te laten vallen danwel ze door de staat te bekostigen. Ook in de ESO is dat door meerdere partijen, ook door Duitsland (BDS) alswel door Frankrijk (CNBA) naar voren gebracht.

Antwoord:

Wij hebben dat van de **lidstaten** niet meegekregen

Door de CBRB wordt nogmaals aan de ASV gevraagd de leden op te roepen vooral gebruik te maken van de hardheidsclausule, zodat duidelijk wordt dat er een problematiek is in deze. Ik heb nogmaals gezegd dat velen de kans gegrepen hebben om nog snel te keuren zodat ze er de eerstvolgende 7 jaar vanaf zijn. Men lijkt maar niet te begrijpen waarom.

### **3. Voorzieningen om een val te voorkomen**

8 (!! ) bijgevoegde stukken omdat er ongelukken gebeuren waarbij Duitsland zegt dat er in geval van het plaatsnemen van een reling niets zou zijn gebeurd. De bewijslast daarvan is nihil en werkelijk niemand in dit gezelschap ondersteunt de Duitse visie. Wel wordt ons verteld dat dit doorgedrukt zal gaan worden. Men hoopt ze te overreden dat we gebruik mogen maken van een veiligheidslijn of iets dergelijks. Binnen dit overleg lijkt de algemene mening dat er niets aan de hand is en dat men beter kan letten op werken met gezond verstand dan weer een maatregel erbij.

### **4. Taalbeheersing**

Gezien de uitspraken:

*“ In boven geschetste handhavinglijn zijn de begrippen 'herhaalde overtreding', 'onvoldoende voertaalniveau' en 'evident gevaarlijke situatie' bepalend voor een uniforme aanpak. We hebben dit als volgt gedefinieerd:*

*Herhaalde overtreding: hiervan is sprake als bij een “volgende reis” van het schip dezelfde overtreding weer wordt geconstateerd.*

*Onvoldoende voertaalniveau: hiervan is sprake als het niet mogelijk is om de gebruikelijke verkeers- en veiligheidsberichten via de marifoon uit te wisselen. Als hulpmiddel (voorbeelden) bij wat we onder “gebruikelijke berichten” verstaan, biedt VN/ECE Resolutie 35 (standaard vocabulaire voor radioverkeer) voorlopig een handvat.*

*Evident gevaarlijk: hiervan is sprake wanneer door het vaargedrag van een schip andere schepen noodgrepen uit moeten voeren om aanvaring te voorkomen terwijl het op geen enkele manier lukt om over de marifoon in een van de verplichte/ondersteunde voertalen te kunnen communiceren met het schip in kwestie.*

*Er was tot slot nog enige discussie over de vraag of RWS de Franse taal -als uitzondering op de regel- zou moeten ondersteunen in de “grensregio's” DZL , DNB en DLB. Inmiddels heeft DLB laten weten (op districtshoofdniveau) dat DLB dit niet doet. Van DNB en DZL is informeel hetzelfde gehoord. Ik stel dan ook voor om de Franse taal niet als ondersteunde taal toe te passen en dit binnen uw dienst kenbaar te maken. Mochten hier toch nog verschillen van mening bestaan dan hoor ik dat graag. ...”*

Heb ik namens de ASV aangegeven dat wij verheugd zijn dat er wat duidelijker kaders geplaatst zijn rond deze problematiek. We hebben ook gemerkt dat er wat redelijker wordt om gegaan met voorkomende gevallen. Wel betreuren wij het dat men niet verder wil gaan aan de serviceverlening met betrekking tot onze Franse collega's. Of men nu in zijn recht staat of niet, of misschien bang is voor een zekere precedentwerking (wat bevestigd werd in het

overleg). Je zou ook kunnen denken aan een bepaalde souplesse waarmee men met deze problematiek om zou kunnen gaan. (dat geldt overigens ook voor Nederlanders die in een ander land de taal niet of nauwelijks machtig zijn)

Wederom werd hierop gereageerd dat in geval van een misverstand men aansprakelijk gesteld zou kunnen worden. Daar is men kennelijk zooo bang voor dat men vindt dat men bijvoorbeeld niet eens mag waarschuwen als er een storm op komst is (voorbeeld is daar genoemd).

#### **5. Stand van zaken wijzigingen verkeersregelgeving (SVW, BPR, CEVNI, SVW nieuwe stijl)**

Bij dit punt komt weer aan de orde dat de manier waarop taken nu door elkaar lopen, zowel handhaver als dienstverlener bij rijkswaterstaat in veel gevallen als onwenselijk ervaren wordt

#### **6. Overgang van inspecties door IVW naar inspecties door klassenbureaus**

Er zijn inmiddels een aantal klassenbureaus aangewezen waaronder recentelijk Veritas

#### **7. Wvttk**

Hierbij komt aan bod dat er een probleem ontstaat bij varende (woon)schepen in Frankrijk die dubbelingen hebben. De ASV benadrukt dat er ook een probleem kan ontstaan voor beroepsvaart die dubbelingen hebben omdat Frankrijk ze helemaal niet meer toe wil staan. Nu wil men voorstellen dat de Nederlandse regelgeving door Frankrijk gerespecteerd wordt als voldoende.

#### **8. Rondvraag en sluiting**

## Zwavelarme gasolie per 1 januari 2011 verplicht!

Van de ESO ontvingen we half juli per e-mail een bericht over zwavelarme dan wel zwavelvrije gasolie.

De teksten in het Engels en gedeeltelijk in het Duits opgesteld waren afkomstig van de IVR (internationale vereniging het rijnschepenregister).

Kennelijk gaat de ESO er van uit dat de iedereen, tenminste bij de ASV, deze twee talen machtig is, een leuk compliment maar wellicht ietsje voorbarig.

Waarom heeft de IVR, zetelend aan het Vasteland niet even de moeite genomen ook een Nederlandse versie te sturen?

Het gaat tenslotte om een EU verordening.

Ter zake:

De IVR geeft zeven stappen aan om schadevrij deze aanpassing te ondergaan.

De teksten in het Engels en Duits hebben alle bestuursleden in de mailbox en kunnen desgewenst door de leden worden opgevraagd.

Een korte samenvatting.

Er kunnen ook nog bijmengingen van biodiesel in de gasolie zitten die de bacteriegroei kunnen bevorderen en verstopping veroorzaken.

De zeven stappen.

1: U dient uw motorenleverancier te vragen of er zonder aanpassingen kan worden overgeschakeld, denk ook aan de aggregaten.

2: Aanbevolen brandstof is EN590.

Hebben de bunkerstations dan ook nog andere kwaliteiten in voorraad?

En gaan ze van de ene op de andere dag over van de huidige kwaliteit op de dan voorgeschreven brandstof?

3: Vraag de motorenfabriek ook of er soms andere smeerolie moet worden gebruikt.

4: Bij motoren waarbij de uitlaatgassen worden nabehandeld kunnen er eveneens aanpassingen nodig zijn.

5: Om problemen met verstopping of bacteriële verontreiniging te vermijden wordt aanbevolen tanks en leidingen vooraf te reinigen.

6: Controleer regelmatig alle afdichtingen in het brandstofsysteem.

7: Regelmatige bemonstering van de smeerolie wordt aanbevolen.

Er wordt van uitgegaan dat een en ander zonder grote problemen kan worden ingevoerd, al wordt er wel geschreven dat vooral bij de iets oudere motoren problemen kunnen ontstaan.

Helemaal gerust zijn we er niet op.

In de Scheepvaartkrant van 9 december 2009 stond een artikel van Elbert Vissers over het verschil tussen EN590 en gewone zwavelarme diesel.

"Gewoon" zwavelarm gebruiken is een hachelijke zaak, zie hieronder de beknopte verschillen:

EN590 is een standaardklasse, dus met garanties betreffende de samenstelling:

Het heeft: 1) een hogere energetische waarde dan gewone gasolie en is dus niet kostenverhogend in het gebruik, 2) door toevoegingen is de smerende werking minimaal die van de huidige gasolie, 3) is minimaal zo schoon en watervrij als de huidige gasolie, 4) bevat een anti-bacteriele dope, welke het risico van bacteriegroei wegens de evt. bijmenging van biodiesel bestrijdt, 5) Uit recente praktijkervaringen zou blijken, dat door de betere kwaliteit van EN590 juist minder reparaties en onderhoud van het brandstofsysteem nodig zijn.

Over dit alles bestaat geen enkele duidelijkheid bij het gebruik van gewone zwavelarme gasolie, niet zijnde EN590.

Dat zou dus inhouden, dat de EN590-standaard in de wetgeving genoemd zou moeten worden

betreffende de verplichting, die 1 januari a.s. ingaat, i.p.v. de term "zwavelarme gasolie met een zwavelgehalte beneden de 10 ppm."

Het is voor het allereerst dat er grote overeenstemming was in de ESO betreffende dit onderwerp. Men wil dat er alleen diesel EN590 voor handen komt. Dit, om er zeker van te zijn dat je dat kunt laden juist vanwege bovenstaande argumenten. Iedereen was voor deze uitspraak.

We zijn benieuwd!