
ASV

NIEUWSBRIEF

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING



Inhoud Nieuwsbrief juni 2014

Voorwoord

Geen verslag van de CCR voorbespreking

Voor de politiek

Brief BLN tbv AO

Verslag Algemeen Overleg 10 juni

Achtergronden en verduidelijking probleem ligplaatsbeleid Merwedekanaal

Huisvuildossier[Update]

Over de kloof

Aan de voorzitter van BLN-Schuttevaer

Gespreksimpressie ronde tafel Binnenvaart BPRW

Spitsuursluiting Winschoterdiep

WBR verslag juni 2014

Verslag van gesprek over alleenvaart

Stand van zaken CCR verplichting Inland AIS en ECDIS

** Alle (aanvullende) informatie is ook terug te vinden op <http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>*

Voorwoord

De afgelopen weken zijn we in een wat rustiger water terecht gekomen. Alle gebeurtenissen rond CCR eisen en natuurlijk de huisvuil problematiek lijken stilaan weg te ebben, maar niets is minder waar. Kort voor de start van de maritieme beurs in Gorinchem schrikt de binnenvaart weer op wegens een zogenaamd gesloten "akkoord" met betrekking tot het huisvuil. Hierover zijn de meningen verdeeld en tevens was er weinig bekend wat het akkoord inhield. In ieder geval was het vaak gespreksstof op de stands van VIBIA, BLN en ASV. Van de ene kant is het jammer, dat er zoveel commotie rond het huisvuil is ontstaan, maar anderzijds heeft dit kleine onderwerp bij velen onder u de ogen geopend. In zeer korte tijd is er veel reuring geweest bij de vereniging Schuttevaer, waardoor er mensen zijn opgestapt, mede doordat de KSV zich wil aansluiten bij de BLN. Kortom er was blijkbaar nogal wat mis bij KSV. Wij betreuren deze gebeurtenissen dan ook als ASV, anderzijds moet je eens schoonschip maken voordat je verder kunt gaan. We hopen dan ook dat het verhelderend zal werken, en dat ze terug verder gaan als aparte nautische vereniging, waarvoor deze al meer dan 100 jaar geleden was opgezet.

Wat betreft het CCR gebeuren, wat eigenlijk veel belangrijker is, heeft de ASV nog steeds geen antwoord op de aangemelde klacht gehad. Dit is natuurlijk wel vreemd, want in hun eigen huisregels staat dat ze binnen 6 weken antwoord moeten geven!

Daarnaast is de ASV openlijk geschoffeerd door de overheid wegens het openbaar maken van vergaderstukken, die al jaren openbaar in elke nieuwsbrief staan. Dit komt mede ook omdat er wisseling van personen is binnen het ministerie, maar je kunt je afvragen met welke bedoelingen dit is gedaan, eisen we te veel? Geven wij te veel openheid van zaken die de binnenvaart ondernemer aangaat? Worden wij te mondig op vergaderingen van het ministerie? We hebben daar onze bedenkingen over, maar we kunnen onze vinger nog niet op de zere plek leggen.

Nu even wat positiefs. Inmiddels hebben we de maritieme dagen van Gorinchem achter de rug. We hebben geïnvesteerd in een geheel nieuwe opzet van de ASV stand, met panelen die weergeven waar de ASV voor staat. We hebben gezellige en vruchtbare dagen achter de rug, daarbij kunnen we weer nieuwe leden verwelkomen bij de vereniging. De ASV had een perfecte plaats op de beurs, daardoor hebben we heel veel mensen kunnen bereiken. En natuurlijk gaat niet iedereen zich gelijk aanmelden, maar we hebben naar onze mening het doel bereikt, en dat is de schipper informeren. Bovenal is dit te danken aan diverse mensen, die belangeloos gezicht geven aan waar de ASV voor staat, en dat is op en top schippers voor schippers.

Verder gaan we meer en meer in gesprek met BLN, die beginnen in te zien dat samenwerken tussen de bonden een must is, i.p.v. telkens elkaar in de haren te vliegen met verwijten heen en weer, terwijl we eigenlijk het zelfde voor ogen hebben. Al met al gaan we stukje bij beetje de goede richting op.

Piet Bennik

Geen verslag van de CCR voorbespreking

Geheel tegen de gewoonte van de ASV in kunnen we u geen verslag doen van een belangrijk overleg: de CCR voorbespreking. De CCR voorbespreking is een overleg tussen het ministerie en de verschillende belangenorganisaties waarbij de stukken die in de CCR behandeld zullen worden besproken worden. De bedoeling van dit overleg is dat de sector het licht laat schijnen over de stukken en probeert duidelijk te maken wat de gevolgen van bepaalde besluiten zullen zijn. Hierbij proberen de organisaties (in ieder geval de ASV) het ministerie te beïnvloeden in haar stelling name. Het ministerie zou dit dan weer mee kunnen nemen naar de CCR om zo ervoor zorg te dragen dat er geen al te vreemde besluiten worden genomen.

Bovendien is op deze wijze de sector geïnformeerd en zorgt zij op haar beurt weer dat haar achterban optimaal geïnformeerd kan worden.

Tenminste...dit zou allemaal zo moeten gaan (volgens de ASV).

U zult echter gemerkt hebben in de voorgaande verslagen over de CCR en het OTNB (overleg techniek en nautiek in de Binnenvaart) dat de ASV het gevoel heeft dat het niet helemaal zo werkt.

Bonden brengen zaken in maar er lijkt weinig mee gedaan te worden. Niet controleerbaar is wat er in Straatsburg gezegd wordt. Door opmerkingen van ambtenaren tijdens de overleggen hebben wij het gevoel dat de ambtenaren de belangen van de particuliere schippers niet altijd op die wijze behartigen als wij zouden willen. Wij horen geluiden die we tegenstrijdig vinden maar kunnen daar niets mee doen. Als voorbeeld: de Nederlandse delegatie blijft zeggen dat men zijn uiterste best doet om iets aan de ROSR te doen, maar als er een motie ligt die door de politieke partijen in de Tweede Kamer is aangenomen, waarin de schepen kleiner dan 86 meter worden vrijgesteld van deze regelgeving, merken wij dat het ministerie, en vooral de Rijnvaartcommissarissen, daar niet bepaald van gecharmeerd zijn.

Verder horen wij constant dat Nederland niets voor elkaar kan krijgen omdat alles via een unaniem besluit moet gebeuren. Maar gaat het over AIS of relingplicht om maar wat voorbeelden te noemen dan horen wij steeds "dat dit het meest haalbare was, want de Duitsers willen het nog veel erger maken".

Kennelijk is Nederland zo ongeveer machteloos, maar men lijkt er niet bepaald onder te lijden.

Op dat alles hebben wij natuurlijk geen enkele invloed.

Wat ons overblijft is vooral te verslaan wat er gebeurt, wie wat zegt, welke positie de Rijnvaartcommissarissen innemen, welke uitlatingen vertegenwoordigers van andere bonden en van het ministerie doen. Dit alles zodat de lezers van de stukken zoveel mogelijk voelen aankomen wat hen in de toekomst te wachten zal staan en om te kunnen beoordelen hoe wij, de vertegenwoordigers van de ASV ons werk doen bij het vertegenwoordigen van u, de particuliere schipper.

Om te weten hoe het ministerie dat ziet heb ik jaren geleden eens aan een senior medewerker van het ministerie gevraagd wat de bedoeling was. Hij zei mij "het is jullie nieuwsbrief, daar bemoeien we ons niet mee".

Maar ja, toen werd de ASV waarschijnlijk anders bekeken dan nu. Er is een hoorzitting over de CCR geweest waar de ASV de problematiek vanuit de schippers mocht verwoorden. Dat was natuurlijk niet leuk voor het ministerie die op moest komen draven om hun eigen handelen te verantwoorden.

En daar is zowaar de motie Graus door aangenomen die duidelijk maakt dat de Nederlandse politiek vindt dat de minister moet kiezen voor de eigen vloot en tegen de starre houding van de CCR in.

Of het daar allemaal door komt? Ik kan er slechts naar raden. Zeker weet ik wel dat er een nieuwe Directeur Maritieme Zaken is die, in tegenstelling tot de vorige, het niet zo nodig vindt, uit eigen initiatief, ons uit te nodigen om met ons te spreken over wat wij van haar en wat zij van ons mag verwachten. Dat is een keus maar dan loop je wel de kans dat je krijgt wat er nu gebeurt: Kennelijk is de Directeur overvallen door de werkwijze van de ASV en vindt deze Directeur Maritieme zaken dat de ASV niet handelt zoals haar behaagt en daar moest wat aan gedaan worden.

Dus toen ik het verslag had gemaakt van het laatste OTNB werd de ASV ten overstaan van alle deelgenoten aan het overleg in de hoek gezet. Er kwam een brief met een simpele boodschap: de ASV past per onmiddellijk haar werkwijze aan anders mag ze geen deel meer uitmaken van het overleg.

De spelregels zoals ze met terugwerkende kracht zijn opgesteld zijn (ik gebruik de letterlijke tekst):

- Geen verspreiding van de stukken. Uitzondering hierop kan zijn als een van de deelnemers over een specifiek onderwerp een deskundige collega wil raadplegen. In dat geval kan het stuk doorgestuurd worden na toestemming van een van de voorzitters van het OTNB, de heer Vermeulen of mevrouw Dofferhoff.
- Geen verslaglegging voor extern gebruik.
- Geen openbare uitlatingen over ambtenaren van mijn ministerie (of andere deelnemers) die grievend zijn of inbreuk maken op hun eer en goede naam.

U begrijpt dat dit nogal wat betekent.

Geen verspreiding van stukken betekent dat we helemaal niet kunnen overleggen over gevolgen van bepaalde voorstellen.

Geen verslaglegging voor extern gebruik betekent dat schippers niet op de hoogte kunnen worden gesteld van wat er op hun af komt, tegelijkertijd heeft de ASV wel de plicht haar leden "optimaal te informeren". Hoe dat dan moet?

En over die al dan niet grievende uitlatingen zou ik zeggen: lees er de (OTNB) stukken nog eens op na, Grievend? Maar extra vreemd is dat we dus kennelijk wel in positieve bewoordingen over ambtenaren mogen schrijven.

Om de deur niet direct dicht te gooien heeft de ASV daar een brief op terug geschreven (zie bijlage). Het ministerie nodigde mij daarop uit om te komen praten, zoals voorgesteld in de brief van de ASV, na enig aandringen mocht er nog iemand mee waarbij de Directeur Maritieme zaken, mevrouw Gijsbers, bepaalde dat dat de heer Breedveld zou zijn.

Opvallend is wel dat, in het CCR voorbesprekingoverleg, alleen de ASV van te voren moest beloven dat alleen de aanwezigen namens de ASV op het overleg de stukken mogen lezen (dus ook niet de rest van het bestuur of de denktank!). Ook opvallend is dat niemand van de andere organisaties op deze regels met terugwerkende kracht heeft gereageerd (op een organisatie na die aangaf blij te zijn dat er nu regels waren waardoor het duidelijk was waar men zich aan moet houden) en men kennelijk geen enkel probleem heeft met het feit dat men op deze wijze, oncontroleerbaar, moet werken.

Ik hoef de leden en donateurs niet te vertellen hoe dit alles in strijd is met onze manier van werken.

Het lijkt ons (bestuur en denktank) echter verstandiger vooralsnog het gesprek af te wachten, we zullen zeker een volledig verslag uitbrengen in de ledenvergadering hierover. Daarbij zullen we de leden vragen met ons mee te denken over de eventueel te zetten vervolgstappen.

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

namens het bestuur en de denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma

Brief aan de directeur Maritieme Zaken:
Geachte mevrouw Gijsbers,

8 mei jongstleden heeft u alle deelnemers aan het OTNB een brief doen toekomen die u gericht heeft aan de ASV, specifiek aan mij als voorzitter, waarin u uw ongenoegen uit over de wijze waarop de ASV verslag heeft gedaan over het OTNB overleg van 1 april jongstleden.

De ASV neemt uw reactie zeer serieus. Tenslotte is het voor alle partijen van groot belang dat er sprake kan zijn van een optimale uitwisseling van gedachten en ideeën om de belangen van de binnenvaart zo goed mogelijk te behartigen. Wat de ASV betreft geldt dat specifiek voor de belangen van de particuliere schippers.

De ASV hecht daarom zeer aan een constructief overleg om de belangen van onze leden en, in breed verband voor alle binnenschippers, te behartigen. Maar een optimale uitwisseling kan alleen als er sprake is van vertrouwen van beide kanten. Natuurlijk willen wij dit vertrouwen op geen enkele manier schaden.

Maar het belang is wederkerig gezien het gegeven dat de overheveling van vervoer (modal-shift) ten gunste van de binnenvaart de komende decennia moet groeien. Zo zal de afvoer van goederen van de haven van Rotterdam door moeten groeien waarbij er een belangrijke rol is weggelegd voor de binnenvaart. Het aandeel binnenvaart moet naar 45%, dit alles is zeer in het belang van het milieu, de haven van Rotterdam en de Nederlandse economie.

Ondanks dat wederkerige belang moet ik de conclusie trekken dat voor u de zaak zo hoog opspeelt dat u zich genoodzaakt heeft gevoeld ons een brief te sturen waarin u (nieuwe) spelregels vaststelt. Het is jammer dat u zich blijkbaar genoodzaakt heeft gevoeld de weg van contact per brief, doorgestuurd aan alle deelnemers, te bewandelen. Daardoor is de mogelijkheid van een verhelderend gesprek, waar we dit wellicht onderling op hadden kunnen lossen zonder het OTNB overleg daarbij te betrekken, geen optie meer.

We betreuren zeer de inhoud en toon in uw brief. Het kan niet zo zijn en was ook nooit de bedoeling dat de ASV uw ambtenaren het gevoel geeft dat zij in hun goede naam aangetast worden. Zoals het net zo min een goede zaak is dat een van de gesprekspartners, in dit geval de ASV, zich geschoffeed zou voelen door de DG Bereikbaarheid.

De ASV denkt dat, als de verhoudingen zo geschaad worden als wij uit uw brief mogen opmaken, het essentieel is om daar een goed gesprek over te voeren.

Wij hebben namelijk dringend behoefte aan nadere uitleg betreffende de zaken die wij lezen in deze brief. Die uitleg is noodzakelijk om te begrijpen waar uw enorme verontwaardiging uit voort komt en hoe we daarop eventueel onze handelswijze kunnen of moeten aanpassen.

Daarnaast is een uitleg van uw kant hierover essentieel om als ASV te kunnen besluiten wat onze positie is binnen het OTNB overleg. Bovendien vragen wij ons af op welke wijze we vanuit de opmerkingen van u, de toekomst van het OTNB binnen een democratische context, beter vorm kunnen geven. Uiteindelijk moet ook bekeken worden op welke wijze wij en de andere deelnemers zinvol mogen en kunnen functioneren binnen dit overlegorgaan.

Al met al lijkt het dat de ontstane situatie het belang aantoont van goede afspraken over het omgaan met de gesprekstof en de verslaglegging van dit en soortgelijk overleg. Wellicht is het een idee om van uw kant de notulen of afspraken op te stellen, zodat we die in een volgend overleg kunnen vaststellen. Daarbij is het begrijpelijk, dat verslaglegging voor DG B vrij summier en zakelijk kan zijn. Van onze zijde vinden wij dat er naar onze leden toe een meer gedetailleerde verslaglegging noodzakelijk is, soms met een schets van de sfeer. Wij moeten onze leden tenslotte goed informeren over de gevolge en nog te volgen opstelling van de (soms wisselende) afgevaardigden betreffende zaken aangaande ons aller broodwinning.

Natuurlijk is het mogelijk, misschien zelfs onvermijdelijk dat vanwege de grote betrokkenheid van de ASV- afgevaardigden met dit onderwerp enige emotie in onze (in dit geval mijn) verslaglegging kan doorklinken. Veel van de zaken die aan de orde komen in het OTNB overleg hebben tenslotte grote gevolgen voor ons en onze achterban. Mocht u die emotie in onze (mijn) verslaglegging ervaren dan vraag ik daarvoor begrip van u en uw ambtenaren.

Bij dit alles is de leidraad de taak die wij voor onszelf zien bij ieder overleg, dus ook het OTNB overleg:

- Onze achterban op de hoogte stellen,
- Onze achterban raadplegen,
- Aan de gesprekspartners duidelijk maken wat de belangen zijn van diezelfde achterban.
- Aan de gesprekspartners duidelijk maken hoe wij denken dat deze belangen gediend zouden kunnen worden

Ik wil u erop wijzen dat juist wat dit onderwerp, de CCR regelgeving, betreft wij keer op keer te horen hebben gekregen dat wij verantwoordelijk zijn voor het optimaal op de hoogte stellen van onze achterban. Dat hebben wij dan ook altijd gedaan in het verleden. Wij hebben er in al de jaren waarin we dat op precies dezelfde wijze als in dit geval hebben uitgevoerd nog nooit een woord van kritiek over gehoord. Ook niet van de voormalige Directeur Maritieme Zaken waar wij meerdere gesprekken mee hebben gevoerd.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid om met u, als nieuwe Directeur Maritieme Zaken in gesprek te gaan over datgene wat u van de gesprekspartners verwacht, zeker als u het oneens bent met de manier van handelen zoals wij gewend waren in de tijd voorafgaand aan uw aanstelling. Omdat dat helaas niet gebeurd is en we nu in deze situatie verzeild zijn wil ik u vragen alsnog met ons hierover in gesprek te gaan.

Uiteindelijk deelt u in uw schrijven ook een aantal spelregels mee waar wij, zoals wij het lezen, aan moeten voldoen willen wij nog deel uit mogen maken van het overleg. Deze spelregels zijn niet voorgelegd in het OTNB overleg.

Het lijkt me verstandig om nu niet specifiek op die regels in te gaan, ik stel voor om dat in het eerstvolgende OTNB overleg aan de orde te laten komen. Echter, ik voel mij wel genoodzaakt op te merken dat de door u vastgestelde sanctie op het niet nakomen van de door u vermelde afspraken de ASV als bijzonder zwaar ervaart: het uitsluiten van de ASV (en alle andere organisaties die zich niet aan uw afspraken houden) van het overleg.

Dat geldt zeker overwegende het feit dat de ASV een sociaal economische organisatie is die de groep schippers vertegenwoordigt waar de regelgeving betrekking op heeft.

Omdat alle deelnemers aan het OTNB overleg op de hoogte zijn van de inhoud van de mail van de heer Vermeulen en uw brief aan mij zie ik mij genoodzaakt deze brief ook naar alle deelnemers sturen. Zij dienen ons inziens op de hoogte te zijn van onze reactie hieromtrent.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wil hiermee nogmaals benadrukken dat de ASV hecht aan een goede samenwerking met uw ambtenaren. Daarom vraag ik u wederom, namens het bestuur van de ASV, om over deze zaak een open en constructief gesprek met de ASV te voeren

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Bijlage: Achtergrondinformatie Centrum Publieksparticipatie:

Wij hebben ter voorbereiding van de reactie aan u de diverse overheidsites bekeken omdat wij wilden weten wat de overheid hier nu zelf van zegt.

Wat ons opvalt is dat uw reactie en opgelegde regels in strijd lijkt met de eigen doelstellingen, verwoord door het Centrum Publieksparticipatie:

<http://www.centrumpp.nl/publieksparticipatie/uitgangspunten/index.aspx>

en vervolg:

http://www.centrumpp.nl/Images/Code%20Publieksparticipatie%20en%20bijsluiter%20totaal1_tcm318-297055.pdf

Daarin wordt voortdurend gesproken over de noodzaak tot participatie, tijdige informatievoorziening, duidelijke onderlinge afspraken, meewegen van de impact van projecten op het individu, adviezen vanuit de samenleving laten meewegen, verslaglegging enz. enz.

Dan is er nog de Wet Openbaarheid Bestuur:

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0005537/Hoofdstuk1/Titel11/Artikel13/geldigheidsdatum_23-04-2014>

Hfdst.1, titel 1.1, sub 4:

4. Onder beleidsregel wordt verstaan: een bij besluit vastgestelde algemene regel, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift, omtrent de afweging van belangen, de vaststelling van feiten of de uitleg van wettelijke voorschriften bij het gebruik van een bevoegdheid van een bestuursorgaan.

Hfdst. 2, afd.2.1, Artikel 2:1

1. Een ieder kan zich ter behartiging van zijn belangen in het verkeer met bestuursorganen laten bijstaan of door een gemachtigde laten vertegenwoordigen. (De ASV ziet dit als volgt: de leden van de ASV laten zich vertegenwoordigen door de deelnemers aan het OTNB overleg vanuit de ASV)

art. 2:5, sub 1, laatste 2 regels:

1. Een ieder die is betrokken bij de uitvoering van de taak van een bestuursorgaan en daarbij de beschikking krijgt over gegevens waarvan hij het vertrouwelijke karakter kent of redelijkerwijs moet vermoeden, en voor wie niet reeds uit hoofde van ambt, beroep of wettelijk voorschrift ter zake van die gegevens een geheimhoudingsplicht geldt, is verplicht tot geheimhouding van die gegevens, behoudens voor zover enig wettelijk voorschrift hem tot mededeling verplicht of uit zijn taak de noodzaak tot mededeling voortvloeit. (De taak van de ASV-vertegenwoordiging houdt de noodzaak tot mededeling in, tenzij in bijzondere gevallen en duidelijk vooraf afgesproken. Ons inziens kan dat niet voor een overleg in het algemeen gelden (behalve bij de commissie stiekem))

Hfdst.3, afd. 3.2,art. 3:2

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.(hierin is de ASV de organisatie die vanuit de praktijk de zaken benadert en dicht staat bij de groep die de zaken die besproken worden bij het OTNB specifiek aangaat en aan den lijven ondervindt. Dat geldt voor de leden, dat geldt ook voor de aanwezige ASV vertegenwoordigers bij het OTNB)

art. 3:4 sub 2.

De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Hfdst.3, afd. 3.4 (Openbare voorbereidingsprocedure),Artikel 3:15

1. Belanghebbenden kunnen bij het bestuursorgaan naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

Artikel 3:17

Van hetgeen overeenkomstig artikel 3:15 mondeling naar voren is gebracht, wordt een verslag gemaakt. (Daar staat niet bij, door wie, en publiceren moet, zie art. 2:5 >>voor zover enig wettelijk voorschrift hem tot mededeling verplicht of uit zijn taak de noodzaak tot mededeling voortvloeit. (De taak van de ASV-vertegenwoordiging houdt de noodzaak tot mededeling in)<<

Politiek, politiek.....

Je kunt ervan vinden wat je wilt, we hebben de politiek keihard nodig als we de zaken voor de binnenvaart beter willen maken dan ze nu zijn. Dat betekent dat we ook in de afgelopen periode de politiek weer op diverse manieren benaderd hebben. Met sommige politici hebben we een intensief mail-overleg. Met een enkeling ook telefonisch contact. Verder zijn we weer eens langs geweest op het binnenhof om een aantal zaken te verduidelijken.

Om de politici goed te informeren in verband met het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer hebben we 2 dingen gedaan:

Een reactie op de brief van de minister geschreven (zie de ASV site)*
En een samenvatting gestuurd van de belangrijkste punten volgens de ASV

We weten zo in ieder geval dat de woordvoerders de dingen hadden kunnen weten.

Hieronder vindt u de samenvatting:

Aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu
Betreft: AO Binnenvaart dd. 10 juni 2014

Geachte

Ongetwijfeld bent u op de hoogte van het feit dat op 10 juni aanstaande een AO binnenvaart gepland staat. Daar komen een aantal belangrijke zaken aangaande het bedreigde voortbestaan van de binnenvaart aan de orde waaronder de brief van de minister betreffende de CCR regels, en de uitvoering van de Motie Graus. Die motie die aangenomen is nadat er een hoorzitting was over de CCR regelgeving waar ik namens de binnenvaart het woord mocht voeren. DE CCR regelgeving die op dit moment al tot verregaande consequenties leidt zoals het slopen van schepen in de tonnenmaat waar al een tekort aan is en waarbij de scheepsruimte vervangen wordt door nog meer vrachtwagens op de weg.

Kortom: er is geen tijd meer, er moet zo snel mogelijk tot actie overgegaan worden. Het AO zal daarom op een grote belangstelling van de binnenvaart kunnen rekenen, naar ik uit diverse bronnen heb vernomen.

Voorafgaande aan de brief vindt u een samenvatting van de belangrijkste punten volgens de ASV.

Een van de onderwerpen is de brief van de minister over de CCR. De zaken waar de minister over schrijft zijn aan de orde geweest in het OTNB (Overleg Technische en Nautische zaken in de Binnenvaart) waar bedrijfsleven en ministerie de stukken hebben besproken. Hier de samenvatting

1. **De Motie Graus:** gezien de reactie van de minister wil zij de motie zoals hij aangenomen is niet uitvoeren
2. **“de meest problematische voorschriften”** (ROSR) die aangepakt zouden zijn gaan ons wezenlijk weinig helpen.
3. **De relingsplicht:** In de besluitvorming daaromtrent is niet meegenomen dat er ook gevaren aan die relingen zitten. Die “kostenpost” (in ongevallen) is helemaal niet meegewogen in de besluitvorming
4. **Moratorium:** Nederland probeert wat regels aan te passen maar spreekt nog steeds de overige CCR landen niet aan op het feit dat men daar de regelgeving helemaal niet uitvoert. Dat bevreedt ons zeer, want dat zou een argument zijn voor die landen om zich wat soepeler op te stellen tegenover Nederland.
5. **AIS-verplichting** (Automatic Identification System). Een van de hoofdargumenten van de ASV tegen deze verplichting was (naast schijnveiligheid en aantasting van de privacy) het gevaar dat men bij een verplichting ernstige consequenties te duchten had als de apparatuur kapot gaat. Die angst blijkt bewaarheid. Schepen zullen stilgelegd worden omdat een apparaat dat slechts dient als navigatiehulpmiddel het af kan laten weten.

6. **Joint Working Group (JWG) versus CCR**

Volgens de Nederlandse delegatie delft Nederland zo altijd het onderspit t.o.v Duitsland. De Joint Working Group vormt de samenwerking tussen CCR en de Europese commissie, waarbij in dit geval de landen van de Europese commissie een rol spelen. Bij zaken ingebracht bij de JWG is er, in tegenstelling tot de CCR, voor het komen tot regelgeving geen unanimititeit nodig. Waar Nederland het niet voor elkaar krijgt iets aan de overgangsbepalingen ROSR te doen omdat dat middels unanimititeit moet (CCR), speelt Duitsland het via deze Joint Working Group (JWG) als men de relingenplicht er door wil krijgen en merkt dat Nederland dat niet wil. Dat kan namelijk dan via meerderheid van stemmen.

7. **Overgangsbepalingen inzake de lichtdoorlaatbaarheid van ruiten in stuurhuizen**

gezien de verslagen (de vergadering van 30 oktober 2013 RV13) moet de ASV de conclusie trekken dat de kans groot is dat alle CCR landen het voorstel van Nederland afwijzen omdat Nederland niet heeft gedaan wat afgesproken is. Afgesproken was met een voorstel te komen voor de ruiten van bestaande schepen, maar de Nederlandse delegatie heeft in het voorstel ook de nieuw te bouwen schepen betrokken.

8. **Kosten-batenanalyses voor nieuwe voorschriften**

Dit betreft de procedure inzake de uitvoering van kosten-batenanalyses voor nieuwe veiligheidstechnische voorschriften. Vooral naar aanleiding van het gebrek van het aantonen van nut en noodzaak van de ROSR is dit door de Nederlandse delegatie op de agenda gezet. De ASV refereert wederom aan het Duitse rapport waaruit in 2003 al bleek dat de schepen er niet aan zouden kunnen voldoen en het zou leiden tot een koude sanering en het daaraan voorafgaande rapport (2001) van de CCR waarin duidelijk staat dat deze regelgeving erop gericht is de levensduur van de schepen te bekorten.

9. **Greening en duurzaamheid.**

Wat betreft greening en duurzaamheid heeft bij dit onderwerp de ASV zich wederom afgevraagd waarom men over duurzaamheid spreekt maar een essentieel deel van de duurzame vloot vernietigt en de rest van de vloot het bestaan heel moeilijk maakt.

10. **Versoepeling aanvraag alleenvaar-regelgeving**

Dit agendapunt staat ook niet in de brief van de minister maar is in het OTNB ingebracht door de ASV middels een concept brief gericht aan het ministerie. Daarbij vraagt de ASV concreet om de mogelijkheden te bezien, om ook de Westerschelde, geheel of gedeeltelijk, eventueel onder bepaalde voorwaarden, onder de alleenvaarregeling te laten vallen. De argumenten daarbij zijn dat met alle hedendaags gangbare scheepselektronica, zoals marifoon, ATIS, AIS, radar, automatische stuursystemen, verkeersbegeleiding en dergelijke het op de Westerschelde met zijn brede en diepe vaargeul niet gevaarlijker varen is, dan op de rest van de Zeeuwse wateren, het IJsselmeer, de Waddenzee of de grote kanalen of rivieren met de aldaar drukke scheepvaart. Het feit, dat alleenvaart op de Westerschelde niet is toegestaan is een grote belemmering voor de onderhavige schippers.

De vraag werd ter plekke ondersteund door de BLN die destijds bij het tot stand komen van de regeling betrokken was en bevestigde wat de ASV ook inbracht: er is nergens gebleken dat het alleen varen een extra risico met zich heeft meegebracht en tot ongevallen geleid zou hebben. Ook zag hij het verschil niet tussen varen op bijvoorbeeld de Oosterschelde en de Westerschelde wat risico's betreft.

Er werd gesuggereerd dat de Belgen ook betrokken dienen te worden in zo'n besluit over de Westerschelde. De ASV daarentegen heeft van een jurist, gespecialiseerd in de binnenvaart, begrepen dat Nederland zelfstandig kan en mag bepalen wat in dit geval de regelgeving is op haar eigen vaarwater. (het ministerie is "tegen" zonder argumenten te noemen)

11. **Klacht CCR betreft CDNI verdrag** De ASV heeft haar ongenoegen geuit over het feit dat we een klacht over de werking van het CDNI verdrag hebben gedeponneerd bij de CCR, 4 weken voor deze vergadering waar de CCR nog steeds geen ontvangstbevestiging op heeft gestuurd, de telefoon niet opneemt en geen mails beantwoord. Volgens de heer Mensink heeft men de klacht besproken en onmiddellijk als niet ontvankelijk beoordeeld. De ASV zou daar graag een officieel antwoord over ontvangen. Het antwoord is inmiddels binnen na 3 maanden: **niet ontvankelijk.**

Als u achtergrondinformatie of de noodzakelijke bewijsstukken wenst dan horen wij dat graag.

De uitgebreide reactie op de brief van de minister vindt u in een aparte bijlage

Ik hoop u voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Brief BLN aan 2e Kamer t.b.v. Het Algemeen Overleg dd. 10 juni j.l.

Beste lezers,

Naast de stukken, zoals de ASV die heeft verstuurd ten behoeve van het Algemeen Overleg, heeft ook BLN de vaste kamercommissie Infrastructuur en Milieu middels een brief geïnformeerd over de pijnpunten in de binnenvaart in een poging, de politiek op het goede pad te krijgen.

Zie: <http://www.blm.nl/assets/files/Ingezonden_brief.pdf>

Gezien het tot nu toe gevolgde politieke traject van BLN en de daarin deelnemende organisaties, stonden daar toch een aantal frappante stellingnames in, die ons zeer verbaasden:

<De principiële discussie, die gevoerd zou moeten worden is, of de sector wel in staat kan worden geacht om haar capaciteitsproblemen te managen zonder enig instrumentarium daarvoor.

Steeds weer blijkt, dat individuele ondernemersbeslissingen gevolgen hebben voor het collectief. Het is onverstandig om die discussie met het excuus van de vrije marktgedachte voor zich uit te blijven schuiven. Wanneer er sprake is van markt-falen is er geen vrije markt meer.

Iets verderop: BLN is een groot voorstander van een adequate marktmonitor en instrumenten om de capaciteit te kunnen beheersen en daarmee de markt te kunnen stabiliseren. BLN vraagt actieve support van het ministerie om te komen tot een marktmonitor, die impact heeft.>

Als ASV zijn wij blij met de BLN gedachte dat de vrije markt gefaald heeft. Ook is de ASV voorstander van een adequate marktmonitor, waar je kunt zien hoe de markt er nu bij staat en niet wat er 2 jaar geleden is gebeurd met de markt. Van mening verschillen we nog steeds duidelijk over het wederom stimuleren van het opzetten van coöperaties om de markt te verbeteren en de capaciteit te reguleren, gezien de ervaringen met samenwerkingsverbanden tot nu toe.

< Een groot punt van zorg blijft de houding van de banken. De sector krijgt niet of nauwelijks zicht op hun beleidsvoornemens, terwijl die cruciaal zijn voor de toekomst van de sector. Vervoerders worden geconfronteerd met de gevolgen van collega-vervoerders, wiens hypotheek onder water staan, maar desondanks in de vaart worden gehouden. Een spiraal naar beneden en een verdere verarming zijn het gevolg. Zolang er teveel schepen in de vaart zijn, blijft de prijsdruk naar beneden. Bovendien zit de markt in schepen op slot, doordat de banken de risico's hoog inschatten.

Onder de hypotheekcontracten staan twee handtekeningen: die van de ondernemer, maar ook die van de bank. Het is te kort door de bocht, dat banken voor oplossingen naar ondernemers blijven wijzen zonder hand in eigen boezem te steken.>

In 2009 werd het verlengen van de Staatsgarantie nog als een overwinning gezien in de Maashavensilo. Wij als ASV waren daar wat minder enthousiast over wat het heeft de crisis alleen maar verlengd en het heeft al helemaal niets te maken met vrijemarkt. Het wordt inderdaad tijd dat de banken ook hun verantwoording nemen, ze hebben ook klanten die niet zo gek hebben gedaan maar nu in problemen komen mede doordat de banken in het verleden zo gemakkelijk geld leenden.

<Een vervelend dossier betreft het huisvuil van de binnenvaart. Varenden voelen zich niet serieus genomen nadat het aantal afgiftemogelijkheden langs de rijkswaarswegen beperkt is. Bovendien moet er een abonnement worden afgesloten, dat gebaseerd is op een aantal rotaties van de afvalbakken. De sector vraagt zich af, of het verstandig is om dit apart per lidstaat te regelen, terwijl er een Scheepsafvalstoffenverdrag is, dat tot stand is gekomen juist omdat de binnenvaart een Europese aangelegenheid is. Europese uniforme afspraken over de afgifte van afval en de betaling daarvan zijn noodzakelijk. In hoeverre kunnen de afzonderlijke lidstaten overgaan tot eigen abonnementsystemen, waardoor binnenschippers geconfronteerd gaan worden met cumulatieve lasten, die ver uit zullen stijgen boven de prijs, die andere bedrijven voor de afvoer van hun afval moeten betalen? Hoe gaan buitenlandse schippers gebruik maken van het Nederlandse systeem?

BLN vraagt zich bovendien af, of er niet meer efficiency kan worden behaald door de diverse regionale overheden en hun organisaties in te zetten voor de afvalinzameling van de binnenvaart. Zij hebben de infrastructuur en de contracten, waar Rijkswaterstaat dit alles zelf moet ontwikkelen. Graag zien wij een evaluatie van de huidige regeling na 6 maanden en een heroverweging van de uitgangspunten.>

Het huisvuilverhaal valt al helemaal niet te begrijpen. BLN heeft er alles aan gedaan om overeenstemming te krijgen met de minister. En nu heeft men het in deze brief over het scheepsafvalstoffenverdrag en vraag men zich af of dit allemaal wel kan een afzonderlijk abonnement in Nederland. Dat is nou precies wat de ASV al vanaf het begin roept. Als BLN met ons was meegegaan hadden we veel sterker gestaan bij de minister.

In het kader van de "vergroening" van de sector is men voorstander van aanpassingen van bestaande installaties met technieken, die betaalbaar en multi-toepasbaar zijn.
Ook de ASV lijkt het beter om bestaande motoren aan te passen om aan de milieueisen te voldoen.

Helaas wordt er verder met geen woord gerept over de overmaat aan technische eisen een bestaande binnenschepen, meer specifiek de overgangsmaatregelen. Een voor BLN gesloten dossier of een gemiste kans?

Het lijkt al met al een flinke beleidswijziging van BLN, met de handtekening van Dhr. Kortenhorst onder het stuk. Alleen jammer, dat het zo laat komt, als op vele vlakken de teerlingen geworpen zijn.

Bestuur en Denktank ASV.

Verslag Algemeen Overleg 10 juni 2014

Voorafgaande aan het Algemeen overleg heeft de VIBiA een kleine 1100 handtekeningen overhandigd tegen het compromis van BLN/KSV en de minister. Deze werd in de centrale hal bij de beelden ontvangen door de voorzitter en in het bijzijn van 5 kamerleden CDA, PVDA, VVD, CU en de PVV.

Het algemeen overleg in Den Haag liep wederom teleurstellend af, onderwerpen CCR eisen en huisvuil stonden op de agenda.

De organisatie van de vergadering is zo dat elke partij aanwezig, 4 minuten spreektijd krijgt en dan niet per onderwerp maar voor alle agenda punten. Hierna krijgt de minister de tijd ongelimiteerd om te antwoorden, en daar mogen de partijen 2 x een vraag over stellen waarop de minister afsluit met antwoorden. Zodoende is er niet echt een discussie mogelijk of krijgen commissie leden de volle ruimte om te spreken als ze het niet eens zijn met de minister.

Hoewel de minister beweerde op een vraag van de SP heer Smalink of ze niet wat soepeler en warmer op kon treden naar de hard werkende en al in moeilijke positie verkerende binnenvaart, vond de minister dat ze emotioneel en met een warm hart de binnenvaart benaderd.

Helaas heeft ze in de vergadering bevestigd waar we al bang voor waren en dus de motie Graus niet aan genomen (om de schepen kleiner dan 86 meter buiten de eisen te houden) dat omdat, zoals ze zij, ze het onredelijk zou vinden dat de oudere schepen dan geen certificaat op hun autokraan hoeven en het dan onveilig zou zijn.

Gek is het, ik denk 20 jaar geleden zag je op veel schepen, korte, soms met touw om te zwenken en dunne smalle auto kranen, en nu ik om mij heen kijk zie ik professionele kranen, zwaarder gebouwd, langer en hydraulisch draaiend. Logisch als schipper die er wekelijks of nog vaker mee werkt, wil het veilig en praktisch werkend hebben, mits hij het kan betalen. Waarom hebben we een minister nodig die voor een keuring en certificaat gaat? Het maakt het in ieder geval duurder, en zouden er werkelijk minder ongelukken gebeuren? Als je met je eigen spullen werkt let je ook op of het veilig is of er een verbetering nodig is, bijvoorbeeld op kabel of slang. Maar de minister laat de eigen verantwoording van de schippers voor hun eigen veiligheid graag over aan ambtenaren die bepalen hoe en wat, rapportje hier onderzoekje daar, waar uit conclusies komen die geregeld haaks staan op de praktijk en de dagelijkse werkelijkheid. De minister is echt overtuigd dat gecertificeerde spullen veiliger is, maar schipper, knapt het gecertificeerde touw erg anders als het niet gecertificeerde touw? Maar het is wel duurder en de politiek denkt veiliger.

Ook de relingen rondom het schip is veiliger bewezen in rapporten, maar wat wordt dan onderzocht vraag je je af als schipper, natuurlijk onder de vaart naar voren lopen zal veiliger zijn als je niet achter een scepter haakt en struikelt of met je jas of overal of zwemvest achter blijft hangen, is er onderzocht hoe je moet werken met je luiken wagen terwijl de scepter de werkbreedte in het gangboord versmald? Dat er zowiezo schepen zijn die zulk een smalle gangboorden hebben dat je er zonder scepters al amper over heen kan lopen, zoals de meeste grote container schepen.

Hebben ze gekeken in de praktijk hoe schepen vast leggen en de conclusie getrokken dat je dus over de reling moet klimmen bij het aanmeren, en dus nieuwe en andere ongelukken krijgt? Hoe zet je je touw als je bij een buurman opzij wilt en het komt niet uit met de scepters, waardoor het touw de scepters krom zal trekken als je toch vast gaat maken. En Dan kan je ook nog hebben dat je op sommige kades niet meer kan liggen anders zijn je scepters krom of liggen plat aan dek als er een schip langs vaart. Al met al valt er zoveel te vertellen over de CCR eisen wat niet klopt of net anders ligt, maar dat krijg je politiek bijna niet uitgelegd evenzo als dat voor vele schippers nu het doek gevallen is omdat men het simpel weg niet kan bekostigen. Of de politiek hiervan doordrongen is of het simpel weg niet erg vind zal per partij verschillen, maar het is duidelijk dat de vaart gaat veranderen en de kleinere schepen gaan verdwijnen. En dat omdat de minister met haar warme hard voor de binnenvaart certificaten en veiligheid van achter het bureau bekeken, belangrijk vind uit naam der (voor de gewone schippers) fictieve veiligheid.

Dan is het ondertussen al ruim 6 jaar crisis en de minister vindt dat ze genoeg gedaan heeft, immers een ambassadeur aangesteld en daaruit is het plan poolen ontstaan en zij gelooft hier nog steeds

heilig in. Het is de oplossing. De PVDA vindt dat er een persoon aangesteld moet worden om de gang er in te krijgen tussen BLN banken en schippers, maar de minister vindt dat ze genoeg gestimuleerd heeft en de sector het zelf op moet pakken.

Wat mij wederom verwonderd is, het komt weer uit een rapport van achter een bureau en men zet er geen enkele vraagteken bij, men zal toch echt wel doorhebben dat schippers dit niet zien zitten? In een onlangs stuk van BLN hebben ze het over 100 eventuele belangstellenden. Van de 6000 N.L. Binnenvaart vloot dat is dus nagenoeg niks. De enige vraag die het bij mij oproept is waarom zou het een prijs verhogend effect hebben dat poolen? En zijn we daar nu niet zowiezo ondertussen veel te laat mee? We hadden misschien met ons allen elke avond om 8 uur moeten gaan liggen zodat er op die manier minder scheepsruimte ter beschikking was gekomen, volgens mij had de binnenvaart ambassadeur het over de samen werking van schippers, dat was pas samenwerken geweest met ons allen de markt besturen maar dat is nog steeds helaas een utopie.

Dan nog even het huisvuil, vele goede vragen zijn gesteld en op de vraag van HR Smalink over de SAB cijfers gaf de minister simpel weg geen antwoord, wel vertelde ze dat de vervuiler moet betalen en gaat er dus aan voorbij dat we voor het A gedeelte van het CDNI verdrag te veel betalen, en dat er net een compromis is afgesloten die veel te duur is maar op vrijwillige basis en die een kans moet krijgen, wie weet sluiten schippers toch een abonnement lijkt ze te denken, dit compromis wil ze vervolgens pas over 2 jaar wil evalueren. Jammer voor de schippers en het milieu, de rotzooi blijft, zowel aan boord met het opslaan van zakken als in en op het water en containers.

Op aandringen van Carla Dik Faber CU komt er een kleine update over een jaar.

De minister gaat niet in de weg staan als we als schippers zelf iets verzinnen en dat gaat de VIBia uitzoeken, of we niet iets beters kunnen krijgen voor de schippers als het hoogst haalbare compromis van BLN-KSV / minister compromis.

De minister weet te vertellen dat de ASV 30 leden groot is, ik had altijd gedacht dat ze niet mag liegen, en daarom hoor ik er enkel minachting uit, zodat ze niet naar kritisch geluid hoeft te luisteren en de ASV daarmee monddood maakt. Ze lijkt daarmee de kritische en oplettende schipper te negeren, alsof die er niet of nauwelijks zijn, onder het mom van het is maar een enkeling, nee, met een warm hart voor de binnenvaart voor de schipper die stilletjes doorvaart zijn veel te veel werkuren en zijn zuur verdiende geld blijft uitgeven met wat het ministerie oplegt.

Esther Lubbers

Achtergronden en verduidelijking probleem ligplaatsbeleid Merwedekanaal

(* betekent: is terug te vinden op de site van de ASV)

Waar moet je liggen

Waar kun je liggen met je schip als je niet aan de reis bent, of als er persoonlijke omstandigheden zijn waardoor je niet kunt of wilt varen?

En waarom wordt er opeens zo sterk gehandhaafd als schippers ergens blijven liggen?

Velen van ons hebben in het verleden de bordjes zien verschijnen, maximaal 3 X 24 uur of maximaal 7 X 24 uur, het was allemaal, zo zei men, om misbruik van ligplaatsen te voorkomen.

Verkeersbesluit

Maar een aantal schippers hebben aan den lijve ondervonden dat er wel degelijk een ander beleid is gekomen, een beleid wat in het kort gezegd er op neerkomt: je mag in een paar havens liggen in Nederland (waar je veel moet betalen aan havengeld) en verder moet je varen, laden, lossen en maken dat je wekomt. Je bent ongewenst, als schipper.

Zuid Holland heeft dat beleid vastgelegd in een verkeersbesluit Merwedekanaal* (te vinden op de site van de ASV) waar alleen de Vereniging Schuttevaer in gekend is. Helaas voor de provincie begon men met handhaven nog voor het termijn waarop men bezwaar in kon dienen.

Handhaven

Wij, als bemanning van de Franto, maar toevallig ook voorzitter en denktanker van de ASV werden met deze manier van handhaven geconfronteerd door een bijzonder onplezierig telefoontje van een ambtenaar die meedeelde dat we een proces verbaal tegemoet konden zien omdat we langer dan de toegestane termijn daar lagen. We waren niet de enige, maar het was een geluk bij een ongeluk dat het ook ons trof.

Reacties

Wij hebben tenslotte zo onze contacten en die hebben razendsnel gereageerd. Zo kwamen, dankzij Lies van Aelst (Statenlid Provinciale Staten van Zuid-Holland), de vragen vanuit de Provinciale Staten*, er verschenen stukjes in de landelijke pers* en er verschenen ingezonden stukken in de vakbladen en op de sites. We dienden onmiddellijk een bezwaar* in tegen dit verkeersbesluit en gelukkig deden velen dat met ons via het voorbeeld dat op de ASV site stond en via de informatie vanuit de VIBia facebook.

Voorlopige voorziening

Om anderen hiertegen te beschermen startten wij ook een procedure bij de Voorzieningenrechter* om ervoor te zorgen dat anderen niet zou overkomen wat ons is gebeurd. We wilden wat rust terug voor de schippers die zich toch al zo opgejaagd en bedreigd voelen, door af te dwingen dat men voorlopig zou stoppen met handhaven op deze wijze.

Nare ervaringen

Ondertussen werden we gebeld door schippers die zo hun eigen akelige verhalen hadden over dit ligplaatsenbeleid, waarbij het meest schrijnende verhaal toch wel was dat een schipper niet eens 10 dagen mocht liggen bij Vianen toen zijn zoon een open hartoperatie moest ondergaan. Het ergste vond deze schipper dat de vertegenwoordiger van de Schuttevaer tegen hem zei dat "er niets meer aan te doen was en de schippers het er zelf naar gemaakt hadden". Des te schrijnender omdat dat helemaal aan het begin van de mogelijke beroepsprocedure was, waarbij toch diezelfde Schuttevaer later in de pers vertelde dat er geen klachten zouden zijn. Uiteindelijk heeft de vereniging Schuttevaer op de allerlaatste dag alsnog een bezwaar ingediend tegen het verkeersbesluit. De reden van bezwaar is echter niet zozeer gericht op de inhoud van het verkeersbesluit dan wel op de gevolgde procedure.* (zie ASV site)

Vervolg

De Provinciale Waterstaat heeft gereageerd op de vragen van de Provinciale Staten waarbij men tegenspreekt dat deze manier van handhaven de bedoeling is (zie Antwoorden Statenfractie op de site)*. Men wil juist het oneigenlijk innemen van ligplaatsen die bedoeld zijn voor de beroepsvaart tegengaan, zegt men, zodat de beroepsvaart juist langer kan liggen.

Dat klinkt heel mooi, maar het is heel tegenstrijdig met uitspraken door de provincie in de pers waarbij men juist zegt dat men moet handhaven vanwege "veiligheid en doorstroming".

Verweer

Ook heeft de provincie een verweer geschreven (zie de site) naar aanleiding van ons verzoek bij de voorzieningenrechter. Dit verweer heeft een heel andere toon dan het beantwoorden van de vragen van de fracties, en lijkt toch richting doorzetten van het voorgenomen beleid te gaan. Wel heeft de provincie erin beloofd niet langer te handhaven tot het moment dat er een uiteindelijk onomkeerbaar besluit ligt. Dus die slag is gewonnen, voorlopig.

Hoorzitting

Eind juni zou er een hoorzitting zijn waar wij zowel namens de ASV als namens de bemanning van de Franto aanwezig zouden zijn. Nu heeft men deze hoorzitting uitgesteld omdat men de zaken nader wil onderzoeken. Wel zal de bemanning van de Franto alvast met een vertegenwoordiger van Provincie Zuid Holland een gesprek hebben over de gang van zaken wat betreft de handhaving en de wijze waarop dat gebeurde.

De rol van de schipper

Laten we zeggen dat het er in ieder geval op lijkt dat het wel uitmaakt als je je laat horen.

Voor ons is het heel belangrijk direct te reageren omdat we bang zijn dat dit beleid zich als een olievlek zal verspreiden als we niet doen. Ondertussen is er al in ieder geval een proces verbaal met boete (210,-) binnen en heeft de schipper 2 weken om daartegen in verweer te gaan, fijn als je internationaal vaart. Ook die boete hebben we doorgestuurd naar de provincie met de vraag of dit wel doorgang moet krijgen gezien de afspraak dat er tijdens de beroepsprocedure niet gehandhaafd zou worden.

De rol van de Vereniging Schuttevaer

Ondertussen merkte een van onze denktankleden, Jos Evens, dat er al een jaar lang een vergelijkbaar Verkeersbesluit ligt betreft de Oude Rijn, Alphen aan de Rijn etc. Ook daar zien wij dat Alleen de Schuttevaer bij de besprekingen aanwezig is geweest. Die heeft daar dus kennelijk mee ingestemd.

Al met al is duidelijk dat het goed is dat de ASV aan de Schuttevaer heeft meegedeeld dat wij vinden dat ze het vertrouwen dat nodig is om via een mandaat namens de sector te (onder)handelen niet langer verdienen. Kennelijk weet de Schuttevaer niet meer wat er leeft bij degenen die dagelijks gebruik maken van de vaarwegen.

Tot zover een korte impressie van het nog niet afgesloten dossier "ligplaatsenbeleid".

Alle relevante stukken hierover zijn terug te vinden op de site van de ASV. Mocht u op een andere wijze de stukken eventueel willen ontvangen dan kunt u altijd contact met ons opnemen.

David Twigt en Sunniva Fluitsma

* betekent: is terug te vinden op de site van de ASV

Huisvuildossier [update]

Klacht bij CCR.

Nadat de ASV **van SOLVIT te horen had gekregen** dat de bij hun ingediende klacht geen betrekking heeft op Europees Recht, had de ASV besloten een beroep te doen op het **Klachtrecht** van de CCR.

De ASV was hierbij van mening dat de CCR als hoedster van het CDNI-verdrag een verantwoordelijkheid heeft in deze kwestie. Omtrent de klacht bij de CCR is een **statement** verschenen in diverse media. Het **beroep op klachtrecht** wat door de ASV eind februari is verzonden werd vergezeld door een **dossier** waarin alle relevante stukken waren opgenomen.

Na herhaaldelijke pogingen in contact te komen met het secretariaat van de CCR vanwege het uitblijven van een ontvangstbevestiging, heeft de ASV de Nederlandse CCR-delegatie tijdens een regulier overleg gevraagd naar de status van de klacht. Dat was op 1 april en werd door de delegatie de toezegging gedaan dat de ASV op korte termijn op de hoogte zou worden gebracht door het secretariaat van de CCR. Wederom weken later, na aandringen van de ASV middels een **brief** en navraag door een Tweede Kamerlid, is er uiteindelijk op 17 mei een **reactie van het CCR-secretariaat** binnengekomen bij de ASV.

De klacht "Nederlandse Staat schendt CDNI-verdrag" was door alle delegaties van de CCR niet-ontvankelijk verklaard. De klachtenprocedure werd niet van toepassing geacht omdat het CDNI een op zichzelf staand internationaal verdrag is dat losstaat van de Herziane Rijnvaartakte. Desondanks zal de ASV binnenkort bericht krijgen van de uitvoerende secretaris van het CDNI-verdrag over de voorgelegde kwestie (..... was er nog geen bericht).

Politiek.

In de tussentijd dat de ASV wachtte op een antwoord van de CCR is **(mede naar aanleiding van Kamervragen van lid Smaling)**, i.s.m. VIBia, intensief contact geweest met Tweede Kamerleden om hen ervan te overtuigen dat de problematiek omtrent het afvalbeleid in de binnenvaart niet wordt opgelost d.m.v. de gesprekken die Rijkswaterstaat heeft met andere organisaties. Het beleid van de minister deugt niet en daar zal ze allereerst op terug moeten komen. Het resultaat van dit intensieve contact was een set van **schriftelijke Kamervragen** ingediend door de Vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu.

Overleggen Rijkswaterstaat.

De druk op de minister werd echter teniet gedaan toen bekend werd dat BLN-Schuttevaer, CBRB, FONV en NPvW overeenstemming hadden met Rijkswaterstaat het aantal (en locaties van) afvalcontainers langs de Rijkswaargeven en de kosten van het abonnement die schippers daarvoor kunnen/moeten afsluiten. De **nieuwe invulling** van het gekozen beleid kan per 1 juli 2014 worden ingevoerd aldus SAB en BLN-Schuttevaer.

Wat nu? (wederom)

Gezien de overeenstemming kon het niet anders zijn dan dat de minister in de **beantwoording van de Kamervragen** niet ver op het door haar gekozen beleid inging. Voor de ASV was het opvallend dat de minister verschillende malen benadrukte dat het huisvuil van binnenvaartschepen in haar optiek onder bedrijfsafval valt. Om hierover uitsluitsel te krijgen vinden er binnenkort gesprekken plaats met o.a. de belastingdienst. Want, als afval geproduceerd vanuit aankopen onder bedrijfskosten valt, zullen o.i. de aankopen zelf ook bedrijfskosten behoren te zijn.

Voor de ASV is het huisvuildossier (wat door anderen al een hoofdpijndossier wordt genoemd) nog niet gesloten. Door de keuze in januari om niet verder te overleggen met Rijkswaterstaat, draagt de ASV geen medeverantwoordelijkheid aan de uitvoering van het beleid en de strijdigheid met het CDNI-verdrag van het beleid in beginsel. Vooralnog is het wachten op nader bericht van het CCR-secretariaat alvorens de ASV zich kan beraden op vervolgstappen.

(Zie website Algemeene Schippers Vereeniging voor achtergrond informatie)

Over de kloof

Op Facebook (waar anders tegenwoordig) zag ik een foto van een bekende die de Grand Canyon heeft bezocht. Deze kloof in de Verenigde Staten is 435 kilometer lang, op sommige plekken meer dan 25 kilometer breed en is daarbij ook zeer diep. Vaak bekruipt mij het gevoel dat de kloof tussen de overheid en de samenleving dezelfde afmetingen heeft.

Er zijn legio voorbeelden te noemen waarbij het handelen van de overheid dit gevoel bevestigend. Een kenmerkend voorbeeld vind ik zelf de accijnsverhoging op brandstof. De pomphouders in de grensstreek hadden op voorhand gewaarschuwd voor de consequenties, maar de verhoging werd toch ingevoerd. Al snel werden de consequenties zichtbaar, een snelle en sterke omzetsdaling bij pomphouders langs de grens. De pomphouders zagen hun bedrijf naar de knoppen gaan en trokken via de media en de Tweede Kamer aan de bel. Wat deed de overheid? Allereerst werd de pomphouders een paar maanden de wacht aangezet vanwege het afgesproken moment van evaluatie. Vervolgens had de overheid meer oog voor het vullen van de staatskas dan het voortbestaan van (in verhouding tot de gehele Nederlandse samenleving) een kleine groep hardwerkende ondernemers en werd de verhoging niet teruggedraaid. Er waren wel alternatieven voorhanden, maar dat was wel erg veel gedoe voor de staatssecretaris.

Ook in de binnenvaart ervaren mensen die immense kloof die de overheid heeft doen ontstaan. De binnenvaart heeft, net als de pomphouders, voor divers problematisch beleid aan de bel getrokken.

Op het huisvuildossier bijvoorbeeld is er een petitie en een handtekeningenactie gehouden, zijn diverse malen Kamervragen en hebben de binnenvaartorganisaties brieven gestuurd aan de minister. Dit alles om een een voor alle partijen bevredigende oplossing te vinden, maar de minister houdt voet bij stuk. De problematiek blijft evenwel hetzelfde.

Velen stukken zijn aangevoerd om aan te tonen dat de ROSR-eisen ervoor zorgen dat vele kleine schepen op de sloop zullen belanden, waardoor het kleine schip dreigt te verdwijnen. De minister negeert echter een aangenomen Kamermotie die tot doel had de kleine binnenvaart te behoeden van een koude sanering. Het ministerie vindt wel dat de binnenvaart blij moet zijn met hun grote inzet en het "maximaal haalbare" resultaat. Dat dit resultaat de kleine binnenvaart weinig tot niks helpt is in hun 'diplomatieke' realiteit niet relevant.

De binnenvaart heeft de afgelopen jaren heel duidelijk gemaakt dat zonder maatregelen vanuit overheidswege de crisissituatie van de afgelopen vijf jaar grote gevolgen kent voor de positie van de binnenvaartschippers in de toekomst. Waarop de minister keer op keer antwoordt dat de sector (banken, verladers, bevrachters en schippers) het in overleg met elkaar zelf moet doen. Politiek gezien is dat heel vakkundig gezegd door de minister, want als je wilt dat er niks gebeurt, weet je op die manier zeker dat er niks van de grond komt en dat is ook gebleken.

Bovenstaande is slechts een kleine greep uit voorbeelden dat de minister de kloof tussen zichzelf en de binnenvaartschippers groter maakt, tot proporties die de Grand Canyon een scheurtje laat lijken. Als belangenbehartiger van binnenvaartschippers is de ASV veroordeeld om via een smal bruggetje over de kloof (waar je alleen op mag als de overheid dat goedvindt) de problematiek van de achterban te laten aankomen bij de overheid, in de hoop dat ze willen bijdragen aan een goede oplossing. Wanneer je echter je achterban niet uit het oog wil verliezen door de hele kloof over de te steken, is de kans groot dat de overheid je probeert aan het wankelen te maken als men vindt dat je te mondig wordt.

Aan de voorzitter van BLN-Koninklijke Schuttevaer

Betreft: Reactie op voorzittersrede Schuttevaercongres 2014.

Geachte heer Schultz,

Namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) wil ik via deze weg reageren op de door u uitgesproken rede tijdens het afgelopen Schuttevaercongres, specifiek het gedeelte over het huisvuildossier.

Zonder expliciet de ASV te noemen maak ik uit uw rede op dat u de ASV verwijt BLN-Koninklijke Schuttevaer in een kwaad daglicht te stellen. Tevens bedeeft u de ASV de rol toe als actiegroep en zet u de ASV neer als de partij die de samenwerking op dit dossier heeft verlaten door een andere koers te gaan varen.

De ASV ziet zich genoodzaakt, alhoewel een voorzitter enige vrijheid geniet persoonlijke opvattingen in een rede op te nemen, op dergelijke stigmatiserende uitspraken te reageren.

De ASV heeft nooit geprobeerd BLN-Schuttevaer in een kwaad daglicht te stellen, zoals u het omschrijft. De samenwerking op het huisvuildossier is opengebroken door een koerswijziging van BLN-Schuttevaer t.o.v. het tot dan toe gezamenlijk gevolgde pad, waarmee die koers volgens de ASV niet langer in het belang was van de (internationale) binnenvaart. De ASV vond die koerswijziging strijdig met de verzoeken gedaan aan de minister zoals verwoord in de gehouden petitie in 2013. Door de koerswijziging was er niet langer sprake van het ter discussie stellen van het beleid maar ging men over tot overleg waarin het alleen mogelijk was de infrastructuur en de vorm van de abonnementen te bespreken.

De ASV heeft vastgehouden aan de koers en standpunt dat alleen verdrags-breed beleid, met inachtneming van de artikelen in het CDNI-verdrag, de ontstane problematiek kan oplossen. Dit hebben de verantwoordelijke bestuursleden van de ASV waar nodig in de media beargumenteerd en verdedigd. Het valt de ASV hierin niet te verwijten dat een deel van de binnenvaart (schippers die zich geconfronteerd zien met falend beleid en geraakt worden door de consequenties) fel ageert tegen de keuzes van BLN-Schuttevaer (en de communicatie daarover), terwijl BLN-Schuttevaer op eigen initiatief de verantwoordelijkheid naar zich toe heeft getrokken de kar op dit dossier te trekken.

Ik kan uw uitspraken in de rede niet anders beoordelen dan dat u bewust de ASV daarmee probeert in een kwaad daglicht te stellen.

De ASV is niet, zoals u het noemt, een actiegroep. De ASV kent een lange historie als belangenbehartiger van binnenvaartschippers op sociaaleconomisch vlak. Een organisatie voor schippers en door schippers. De varende bestuursleden en denktankleden zijn regelmatig aanwezig op overleggen met overheden, Kamerleden en organisaties over een diversiteit aan binnenvaart-gerelateerde onderwerpen en waar mogelijk probeert de ASV, constructief mee te denken over oplossingen voor problematiek die de binnenvaart ondervindt. Soms moet echter de keuze gemaakt worden te staan voor de belangen die de organisatie behartigt en wordt er niet voor gekozen om medeverantwoordelijk te zijn voor de in- en uitvoering van slecht (overheid)beleid. Dat maakt een organisatie nog geen actiegroep.

Juist nu er een gesprek staat gepland tussen de ASV en BLN met als doel een betere verstandhouding en om te bespreken waar de beide organisatie elkaar kunnen aanvullen en/of ondersteunen, zetten uw uitspraken de goede intentie van betrokken personen onder onnodige spanning. Het kan niet zo zijn dat een aantal bestuursleden en een paar medewerkers zich welwillend tonen en de rest van bestuur en medewerkers het proces bemoeilijkt.

Naast dat ik van mening ben dat u in uw rede de ASV heeft gestigmatiseerd, is inhoudelijk het gedeelte in uw rede over het verloop van het huisvuildossier een andere en onvolledige voorstelling dan hoe het werkelijk is verlopen. Ik wil u wijzen op het huisvuildossier op de website van de ASV waarin het volledige verloop is opgenomen van het begin in januari 2013.

Ik hoop op korte termijn een reactie op dit schrijven van u te ontvangen aangezien uw rede inmiddels in diverse media is verschenen en de ASV daar reputatieschade van kan ondervinden. Tevens kunt u de opgebouwde spanning verlichten in aanloop naar het gesprek op 23 juni a.s. tussen BLN en de ASV.

Hoogachtend, Namens de ASV
Ron Breedveld, Vicevoorzitter ASV
+31653 801 460

Gespreksimpressie ronde tafel Binnenvaart BPRW

Onderwerp: terugblik huidige Bprw en vooruitblik volgend Bprw 2016-2021

Datum: 4 april 2014

Aanwezig: Kees de Vries en Marleen Buitendijk (Koninklijke BLN/Schuttevaer), Sunniva Fluitsma en Ron Breedveld (Algemene schippersvereniging/ASV) en Jan Kruisinga (BLN), Kees Wulffraat (RWS) en Huub Cramer (RWS)

- De Waterwet schrijft voor dat: “alle waterbeheerders eenmaal in de zes jaar hun beheerplan met betrekking tot de watersystemen onder zijn beheer te herzien”. Voor Rijkswaterstaat is dat het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw). Het Bprw gaat over het hoofdwatersysteem en het hoofdvaarwegennet. De huidige planperiode loopt eind 2015 af. Het volgende plan beslaat de periode 2016-2021. Vanwege de te doorlopen inspraakprocedure dient het volgende Bprw eind 2014 in ontwerp gereed zijn.
- Ter voorbereiding op het opstellen van het concept Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren organiseert Rijkswaterstaat 2016-2021 in maart en april 2014 rondetafelgesprekken met de voornaamste gebruikers van het hoofdwatersysteem en hoofdvaarwegennet.
- Doel van het rondetafelgesprek is:
 - (i) toelichten op de aanpak voor het volgend Bprw,
 - (ii) het in kaart brengen van de opinie van de gebruikers over het huidige beheer en onderhoud,
 - (iii) een beeld te krijgen van de verwachtingen voor het volgende beheerplan.
- De deelnemers spreken allereerst hun waardering uit voor het organiseren van het rondetafel overleg en dat zij in zo een vroegtijdig stadium gehoord worden en hun mening en inbreng kunnen geven. Ze stellen het op prijs als zij ook uitgenodigd zullen worden voor de tweede consultatieronde.
- Het reviewen van beleid en beheer beschouwd Schuttevaer/BLN als één van zijn kerntaken. Beeld is dat de vaarwegen en binnenvaart helemaal niet zo slecht in het huidige BPRW staan, maar dat het op onderdelen concreter kan en dat het Bprw in de praktijk geen garanties biedt ten aanzien van zowel het beleid als de uitvoering daarvan.
- Er zijn veel (inter)nationale beleidsinitiatieven om vervoer over water te stimuleren. Daarnaast wil lenM de bestaande infrastructuur beter benutten. Beide zaken worden door de sector onderschreven. Maar in de dagelijkse praktijk is er, in verband met bezuinigingen, sprake van voorstellen om de sluizen en bruggen minder te gaan bedienen. Dat valt niet met elkaar te rijmen. Bediening hoeft niet altijd 7x24 u, maar wel meer vraag gestuurd en gericht op het mogelijk blijven maken van vervoer dat aansluit op de logistieke stromen/processen.
- Een ander belangrijk aandachtspunt met betrekking tot het bedienen van sluizen en bruggen is de gebrekkige afstemming tussen vaarwegbeheerders onderling. Dit betreft zowel de bedientijden, als de wijze waarop men zich moet melden. Voorbeeld: van Rotterdam naar Purmerend heeft de schipper te maken met drie verschillende beheerders, met verschillende bedientijden en eigen procedures. RWS heeft eerder beloofd dit op de agenda te zetten, maar er zijn (nog) geen resultaten geboekt. Er is behoefte aan meer duidelijkheid en uniformiteit vanuit de vaarweggebruiker. Dit is bovendien niet alleen een probleem voor de beroepsvaart, maar ook voor de recreatievaart.
- De sector had graag in een vroeger stadium betrokken willen worden bij het ‘programma versobering en efficiency’ ten aanzien van aanleg en beheer. Dan waren er andere – en vanuit het perspectief van de sector in een aantal gevallen betere – keuzes gemaakt, die beter aansluiten op de wensen en behoeften van de sector.
- Het beeld bij de binnenvaartsector is ook dat de wachttijden door stremming vanwege storingen toe nemen. Dat komt volgens de sector omdat veel kunstwerken verouderd zijn en omdat RWS steeds vaker ook voor kleinere storingen de aannemer belt c.q. moet bellen, gelet op de gesloten

contracten. En dan duurt het per definitie langer voordat de storing is verholpen, mede door de aanrijtijden.

- Een zorgpunt is de steeds grotere rol van de markt bij de bouw en het onderhoud van de bruggen en sluiscomplexen. Door de inschakeling van de markt en langjarige contracten (DBFM e.d.) zijn de verhoudingen veranderd. Steeds vaker is de aannemer ook “beheerder”, maar wel een beheerder die zich minder publieksgericht opstelt en zich verschuilt achter het prestatiecontract. RWS is de klant en niet de binnenvaart is het gevoel bij de sector. Veel van de aannemer/beheerders worden als weinig flexibel ervaren in vergelijking met RWS. Er is een duidelijke behoefte, dat RWS en de aannemer voor deze aanleg- en onderhoudsprojecten gebruikers overleggen instelt.
- De basisberichtgeving aan de scheepvaart (informatievoorziening) volstaat op zich. Een uitbreiding naar verwachtingen voor diepgang zou fijn zijn. Het zou prettig zijn als RWS stremmingen van de vaarweg actiever communiceert dan nu het geval is.
- Het beeld uit de teksten in het huidige BPRW is dat waterveiligheid en waterkwaliteit altijd belangrijker zijn dan scheepvaart. Ook is het begrip “veiligheid” in het huidige Bprw te veel alleen vertaald naar waterveiligheid. Het zou echter ook moeten gaan over de (persoonlijke) veiligheid van mensen en dieren en het hiermee samenhangende beheer. (Steile oevers, damwanden, trappen in sluiscolken, afloopvoorzieningen e.d.)
- Een ander zorgpunt is de afweging tussen het ecologische beheer (bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers) en het beheer van de vaarweg c.q. het belang van de scheepvaart (verondiepingen als gevolg hiervan).
- Samenvattend zijn de kernpunten voor de binnenvaartsector:
 - beschikbaarheid van de vaarweg (liefst 100%), tevens gekoppeld aan de bediening van sluisen en bruggen.
 - goed onderhoud van de vaarweg en bijbehorende voorzieningen (huidige 70% als streefwaarde wordt als weinig ambitieus gezien)
 - laag stremmingniveau
 - goed informatie voorziening
 - heldere en concretere afspraken (PINs)

Bij deze gesprekimpressie is als bijlage bijgevoegd een door BLN/Schuttevaer opgesteld overzicht met actiepunten voor het nieuwe BPRW.

BPRW actiepunten voor het nieuwe BPRW

(in willekeurige volgorde)

Beheerpunten:

- De beschikbaarheid van het netwerk is voor ons het primaire doel. Rijkswaterstaat zal alles in het werk moeten stellen om stremmingen te voorkomen en deze zo snel mogelijk opheffen;
- Het ambitieniveau van Rijkswaterstaat kan hoger, het huidige BPRW is vooral gericht op behouden wat je hebt. Wij menen dat als Nederland zijn voorttrekkersrol in de logistiek wil behouden het ambitieniveau omhoog moet. Ambitie: maximale beschikbaarheid en geen capaciteitsbeperkingen;
- Tijdig baggeren en tijdig onderhoud plegen om achterstand te voorkomen, zonder bureaucratische criteria, gericht op maximale beschikbaarheid;
- Ruimte bieden om knelpunten aan te pakken;
- IJsselmeer: op diepte houden van de geulen met voldoende overdiepte;
- Wij vragen een extra ambitie op afstandsbediening bij kunstwerken (met name de Maas);
- Bij natuurplannen ‘bestaand gebruik’ ongewijzigd doorgang laten vinden en dit verstevigen in het BPRW. Een term als “zo veel mogelijk doorgang laten vinden” is niet voldoende! (pag. 77 punt 6)

- De scheepvaart zal als gevolg van Natura 2000 en de KRW geen beperkingen worden opgelegd;
- Informatievoorziening is een belangrijke taak van RWS. Dit samen met de sector vorm geven;
- Bij de agenda rivieren op blz. 111 staat geen enkele scheepvaartambitie, benoem ambities;
- Versobering mag niet leiden tot achteruitgang van de infrastructuur;
- Innovatieve initiatieven vanuit de sector stimuleren en verankeren in het BPRW (bijv. Covadem);
- Een goed netwerk voor scheepsafval is essentieel;
- Kwaliteitscriteria ontwikkelen voor onderhoud met praktische indicatoren;
- Proactieve rol van Rijkswaterstaat richting andere beheerders over beheer, onderhoud en vooral bedieningstijden;
- Autonome bodemdaling aanpakken, dit zorgt voor drempels op de Waal bij laag water en ondermijnt funderingen van kunstwerken;
- Blijven werken aan goed verkeersmanagement, blauwe golf op corridors.

Beleidspunten:

- Elke 30 km vluchthaven;
- Op kanalen, bij nieuw aan te leggen bruggen, streven naar hoger bouwen dan de Rijnvaarthoogte. Rijnvaartnorm bijstellen;
- MIRT projecten zekerstellen;
- Proactief inzetten op wegwerken knelpunten;
- 24-uurseconomie blijven stimuleren door 24 uur te bedienen op hoofdvaarwegen;
- Extra onderhoudsbudget voor extra baggerinspanning n.a.v. KRW en RVDR maatregelen;
- Het instellen van het IJsselmeerwinterpeil i.v.m. vaardieptebeperking niet vervroegen;
- Woningbouwprojecten aan het water minimaliseren;
- Voldoende ligplaatsen en snelle realisatie overnachtingshavens;
- 'Natte' expertise RWS vergroten;
- Goede aansluiting bij TEN-T projecten;
- Bij watertekorten de hoofdvaarwegen laten prioriteren;
- Benoemen dat afwaardering van vaarwegen niet wenselijk is; in het haarvatennet bestaat constant het risico van afwaarderen. Het is weliswaar geen RWS aangelegenheid maar ondersteuning om dit tegen te gaan is wenselijk;
- RWS wil voortrekkersrol in beheerplannen Natura, KRW en legger. Zorg dat elke beheerder dit vanuit 1 landelijk platform aanbiedt en werk volgens 1 format!

Provinciehuis Groningen
Postbus 610
9700 AP Groningen

Betreft: Vragenlijst vaarbewegingen Winschoterdiep (evt. spitsuursluiting).

Rotterdam, 26 mei 2014

Geachte,

De Algemeene Schippers Vereeniging, kortweg ASV genoemd, is een sociaaleconomische organisatie voor particuliere binnenvaartondernemers.

Het parool is: "schippers voor schippers".

Via onze leden zijn wij gewezen op de enquête die door u wordt gehouden aangaande spitsuursluiting van de bruggen over het Winschoterdiep. Wij willen via deze weg onze standpunten hieromtrent meedelen aan het provinciebestuur. Dit is door de ASV eerder gedaan tijdens een hoorzitting van de Provinciale Staten van Zuid Holland over het voorstel van spitsuursluiting van de brug van Boskoop.

Onze standpunten komen voort uit de vraag wanneer een brug open of dicht is. Vanuit het oogpunt van schipper is de brug open als hij erdoor kan varen. Geheel anders is het voor de weggebruiker die claimen dat de brug dicht was op het moment dat ze ervoor hebben staan wachten. Aan beide zijden is er sprake van schade door wachttijd. Als er een spitsuursluiting komt gaat de schipper het gelag betalen. Komt die er niet, heeft de weggebruiker schade. Wij, als binnenvaart, claimen echter de eerste rechten. Eerst waren er de rivieren en kanalen en later kwamen de obstakels, de bruggen.

Als een brug voor de schipper in de ochtend- en avondspits gesloten blijft zal deze de sluiting proberen te omzeilen door 'harder' te varen. Naast stress voor de schipper levert dit ook extra uitstoot van schadelijke stoffen op. Tevens komen schippers in moeilijkheden om te voldoen aan de verplichte dagelijkse rusttijd uit de Wet vaar- en rusttijden binnenvaart. Voor verladers ontstaan er ook problemen als schepen niet op tijd voor de wal kunnen zijn om te laden c.q. lossen.

Als er geen spitsuursluiting worden ingesteld zal iedereen zijn oponthoud dragen zoals gebruikelijk.

Twee jaar geleden is het rapport 'Effecten spitsuursluitingen Lammenschansbrug' (Leiden) verschenen van de hand van Wouter van der Geest. Daarin valt te lezen wat de negatieve effecten zijn van een spitsuursluiting. Schepen die in vaart een brug passeren geven veel minder oponthoud dan schepen die van uit een stilliggende positie moeten opstarten. Door het grote gewicht, van meer dan 1000 ton, kost het weer opgang brengen van een schip veel tijd en energie. In genoemd rapport is aangetoond dat een schip wat zijn vaart kan behouden een brug in c.a. 4 minuten kan passeren. Een schip in stilliggende positie heeft hier zo maar 6-7 minuten voor nodig. Op het moment dat een spits sluiting afloopt word hierdoor de spits verlengd met alle negatieve gevolgen van dien.

Specifiek voor de vaarweg waar de provincie Groningen een enquête over houdt, het Winschoterdiep, wil de ASV vermelden dat ook hier de beroepsvaart belang heeft bij ononderbroken bedieningstijden van bruggen overdag (minimaal 06:00 - 20:00). Dat is niet alleen in het belang van de individuele schipper, maar ook de leefomgeving en luchtkwaliteit is gebaat bij een vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer, vervoer over water is immers de milieuvriendelijkste vorm van transport en draagt bij aan de vermindering van de files in Nederland.

Mocht u naar aanleiding van dit schrijven vragen hebben, is de ASV van harte bereid u van verdere informatie te voorzien.

Namens de ASV,

Ron Breedveld
Vicevoorzitter ASV

Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam

Over ontwikkelingen in het Rotterdams havengebied valt het volgende te melden:

Wacht- en ligplaatsen.

In de Waalhaven, pier 4 noordzijde t.h.v. Cargotec zijn steigers opgeleverd voor de binnenvaart. Incidenteel wordt de kade gebruikt voor overslag, wat middels een verkeersbord zal worden aangegeven.

Voor het Calandkanaal is de planning om het aantal steigers met 2 uit te breiden voor schepen tot 135 meter. De wachtsteigers in de Dintelhaven zullen worden vernieuwd en wellicht anders gesitueerd om lange schepen verder van de doorgaande vaart te positioneren.

Op termijn zullen de ligplaatsen in de Merwehavens gaan verdwijnen. Deze plaatsen worden veelvuldig gebruikt door wachtenden bunkertankers. Het havenbedrijf is het gebruik van de Merwehavens in kaart aan het brengen en zal op zoek gaan naar mogelijke alternatieven.

Verder zijn er ligplaatsen opgeleverd in de Amazonehaven, in aanbouw op de 2^e Maasvlakte en in ontwikkeling voor het Hartelkanaal.

Meer informatie over afmeerplaatsen in de havens van Rotterdam en Dordrecht is te vinden op de website van het havenbedrijf www.portofrotterdam.com onder scheepvaart.

Onderzoek spudpalengebruik.

Er is onderzoek gedaan door het havenbedrijf naar de effecten van het gebruik van spudpalen op diverse bodemtypen. Dit onderzoek is afgerond met een positief resultaat. Er zijn op 4 dagen 50-60 tests gedaan. Resultaten van de test tonen, dat er minieme schade optreedt bij gebruik telescopische spudpalen. Het aantal locaties waar met spudpalen mag worden afgemeerd zal te zijner tijd worden uitgebreid. Daarbij wordt wel de eis gesteld dat er tevens vastgemaakt moet worden met touw of draad om het drijven van schepen te voorkomen.

Bouw Botlekbrug.

Vooralsnog wordt vastgehouden aan de officiële oplevering in 2017. Het hoogste punt wordt dit jaar bereikt. Door goede communicatie en professionele bediening verloopt de afsluiting van de doorvaarten aan de west en oostzijde van de brug zonder noemenswaardige problemen.

Stremmingen van de vaarweg t.h.v Botlekbrug staan gepland in juni en juli 2014, met reserve weekenden in augustus en september 2014. BAS worden t.z.t. verspreid.

Binnenhavengeld.

Van mei tot en met juli 2014 loopt de pilot om de betrouwbaarheid van AIS als databron voor de registratie van schepen vast te stellen. De registratie wordt gebruikt voor de inning van binnenhavengeld. Er wordt gestreefd naar 100 scheepseigenaren, die aan de proef mee willen doen. Uiteindelijke doel van de pilot is om het binnenhavengeld meer te baseren op het werkelijk gebruik van de haven. In deze fase wordt echter nog niet gekeken naar de tarieven. Het Havenbedrijf Rotterdam hoopt hiermee ook de afreken processen e.d. duidelijker en inzichtelijker te maken voor de gebruikers van de haven. Meer informatie over de pilot is te vinden op www.portofrotterdam.com/VisiT.

Bovenstaande is slechts een stand van zaken voor het WBR. Dit onderwerp wordt verder ontwikkeld en besproken in het directeurenoverleg wat het havenbedrijf heeft met CBRB, Deltalinqs en BLN. Daar wordt de ASV niet bij betrokken.

Pilot BLIS.

Op dit moment realiseert een pilot van het Havenbedrijf Rotterdam, in samenwerking met Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu, een informatiesysteem voor binnenvaartschippers. Dit Binnenvaart Ligplaats Informatie Systeem (BLIS) toont de actuele bezetting van de openbare binnenvaart wacht- en ligplaatsen; de kenmerken van deze wacht- en ligplaatsen enz. Door het Havenbedrijf Rotterdam zijn een aantal schippers en scheepseigenaren benaderd om actief naar de gepresenteerde informatie te kijken en hierop feedback te geven..

Via de website www.blauwegolfverbindend.nl wordt informatie over het project beschikbaar gesteld. In mei 2014 wordt gestart met deze pilot. Het doel hiervan is om inzicht te verkrijgen in de bruikbaarheid van de gepresenteerde informatie zelf en de manier van presenteren voor de gebruikers van de wacht- en ligplaatsen.

Verlag van gesprek over alleenvaart 03-06-2014

Naar aanleiding van de brief die de ASV heeft ingediend (nieuwsbrief april 2014), werd de ASV uitgenodigd door het ministerie voor een gesprek over alleenvaart op de Westerschelde. Een senior beleidsmedewerker vertegenwoordigde het ministerie en namens de ASV waren Ron Breedveld en Bertrand Bier aanwezig. Bertrand vaart met een spits en is al lange tijd met het onderwerp alleenvaart bezig. Op verzoek van het ministerie nam ook de heer Kester van Binnenvaart Logistiek Nederland deel aan het gesprek.

Zoals gezegd ging het gesprek over alleenvaart op de Westerschelde. In de genoemde brief had de ASV verzocht toe te staan om met alleen één schipper aan boord van een schip korter dan 55 meter op de Westerschelde te varen, zoals op andere vaarwegen in Nederland, België en Frankrijk is toegestaan.

Het gesprek had een zeer open karakter waarbij dieper werd ingegaan op de kwestie. Als eerste reactie op het verzoek van de ASV heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een negatief advies gegeven aan het ministerie. Hierbij worden argumenten genoemd over de specifieke situatie op de Westerschelde (druk scheepvaartverkeer, getijden en stromingen) en dat er op de Westerschelde extra taken zijn voor de bemanning waardoor bij alleenvaart de verplichte rusttijd in het geding kan komen (Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, o.a. artikel 5 (houden goede uitkijk) en artikel 50 (wacht op gemeerd of ten anker liggend schip). Gaande het gesprek kwamen argumenten naar voren die de argumenten van ILT eventueel kunnen weerleggen, waar in een vervolproces nader naar gekeken kan worden.

Bij aanvang van het gesprek werd de vraag gesteld met welke argumenten de ASV denkt dat de veiligheid niet in gevaar komt wanneer alleenvaart op de Westerschelde wordt toegestaan.

Kort samengevat heeft de ASV het volgende naar voren gebracht:

- De getijden en stromingen, alsmede het scheepvaartverkeer op de Westerschelde vereisen niet meer vaneen bemanning dan bijv. op de Oosterschelde of de Nieuwe Waterweg.
- Het navigeren op de Westerschelde wordt, net als op alle andere vaarwegen, op schepen met een meerkoppige bemanning altijd door de roerganger alleen gedaan, ongeacht verkeersomstandigheden, getijden en stromingen.
- Op de Westerschelde is volledige radardekking aanwezig vanuit diverse verkeerscentrales die eveneens via marifoon kunnen communiceren met de scheepvaart. Op veel vaarwegen waar alleenvaart wel is toegestaan is dit niet het geval.
- In België en Frankrijk is alleenvaart inmiddels ook toegestaan op nagenoeg het gehele vaarwegennet. De situatie op de Westerschelde is tegenwoordig een uitzondering (zeker op de doorgaande route van Nederland richting Frankrijk).
- Er zijn voor zover bekend geen incidenten voorgevallen die voorkomen hadden kunnen worden (dan wel minder ernstig hadden kunnen zijn) wanneer er meerdere personen aan boord waren geweest.

In het anderhalf uur durende gesprek werd vervolgens verder "ingezoomd" op deze argumenten alsmede op de regelgeving m.b.t. alleenvaart en de consequenties van het wel of niet toestaan van alleenvaart op de Westerschelde. De eventuele vervolgstappen door de gesprekpartners zijn eveneens besproken.

Al met al heeft de vertegenwoordiging van de ASV het een prettig en nuttig gesprek gevonden en concludeert dat het ministerie open staat om vervolg hieraan te geven. Uiteraard zijn er nog 'hobbels' te nemen. Allereerst zal de DG Maritieme Zaken het verzoek van de ASV (mede op basis van dit gevoerde gesprek) moeten beoordelen. Mocht dit een positief resultaat geven zal vervolgens de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart zich over de kwestie moeten buigen. Deze commissie is een samenwerking tussen Nederland en België voor het gezamenlijk nautisch beheer op de Westerschelde. Voor meer info over het gezamenlijk nautisch beheer kunt u terecht op www.vts-scheldt.net

Als persoonlijke noot wil ik Bertrand Bier bedanken voor het aanpassen van zijn voorgenomen vaarroute en reisplanning op korte termijn om aanwezig te kunnen zijn bij dit gesprek in Den Haag.

Het helpt enorm in overleggen/gesprekken wanneer mensen deelnemen die een bepaalde kwestie in de praktijk regelmatig tegenkomen.

Ron Breedveld
07-06-2014

Stand van zaken CCR verplichting Inland AIS en ECDIS (juni 2014).

In de plenaire najaar zitting van 2013 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het besluit genomen om een uitrustings- en verbruiksverplichting in te stellen voor Inland AIS en ECDIS op de internationale Rijn, waarbij voor ECDIS ook gebruik mag worden gemaakt van een vergelijkbaar visualiseringssysteem. De tekst in het Rijnvaartpolitierglement (RPR) zal, onder voorbehoud als volgt gaan luiden :

"Artikel 4.07

Inland AIS en Inland ECDIS

1. Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren. De eerste volzin geldt niet voor de volgende schepen:

- a) schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt,
- b) kleine schepen, met uitzondering van schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
- c) duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.

2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen. De eerste volzin geldt niet,

- a) indien de schepen zich in een overnachtingshaven als bedoeld in artikel 14.11, eerste lid, bevinden,
- b) indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan,
- c) voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen. Schepen bedoeld in het eerste lid, derde volzin, onderdeel a, moeten aan boord aanwezige Inland AIS-apparatuur uitschakelen, zolang deze schepen deel van het samenstel zijn.

3. Schepen, die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd niet vrij-varende veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart gebruiken.

4. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de Standaard Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart worden gezonden:

- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
 - b) naam van het schip;
 - c) scheeps- of samensteltype;
 - d) Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
 - e) lengte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
 - f) breedte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
 - g) positie (WGS 84);
 - h) snelheid over de grond;
 - i) koers over de grond;
 - j) tijd van de elektronische positiebepaling;
 - k) vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
 - l) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11;
- a) **5.** De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
- a) lengte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - b) breedte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - c) samensteltype;
 - d) vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
 - e) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11.

6. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 1999/5/EG (R&TTE-richtlijn) en aan de internationale norm IEC 62287-1 en 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

7. Een klein schip waaraan geen uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) is toegekend, hoeft de gegevens als bedoeld in het vierde lid, onderdeel d, niet over te dragen.

8. Een klein schip dat AIS gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.”

AIS-verplichting.

De ASV heeft de verplichting van Inland AIS niet ondersteund en verwelkomd zoals de andere brancheorganisaties. De hoofdredenen hiervoor zijn:

- De veelvoud aan technische storingen in het AIS. Het verplicht stellen van een dermate onbetrouwbaar systeem door een overheid kan lijden tot een schijnveiligheid en gevaarlijke situaties.

- De privacy is (nog) onvoldoende wordt gewaarborgd. Het is nimmer de bedoeling geweest dat AIS-gegevens beschikbaar zouden zijn op publiek toegankelijke internetwebsites

De ASV onderkent wel de toegevoegde waarde dat het AIS (i.c.m. een visualiseringssysteem) als hulpmiddel bij het navigeren. De ASV ziet het systeem als een positieve aanvulling op het gebruik van radar en marifoon.

Juist de genoemde redenen van de ASV om een verplichting niet te ondersteunen staan de komende tijd op de agenda bij de diverse CCR-comités om te behandelen.

Omgang met defect AIS-apparaten.

Op het moment dat een AIS apparaat tijdens de vaart defect raakt zijn er, aldus de CCR, zwaarwegende belangen voor de veiligheid om hieromtrent als CCR lidstaten een gemeenschappelijk standpunt te formuleren. De betreffende CCR-Werkgroep doet daarvoor het volgende voorstel :

1. Dat een schip met een defect AIS-apparaat in de eerstvolgende haven stopt voor reparatie.
2. De schippers de uitval van AIS direct melden bij de verkeerscentrale en zich tot de aankomst in de eerste haven regelmatig melden via het schip-schip marifoonkanaal.

Inmiddels is een voorstel naar voren gebracht een periode van 48 uur aan te houden voor reparatie van het AIS-apparaat. De ASV vindt dat veel te kort en het voorstel van BLN-Koninklijke Schuttevaer (reparatie in thuishaven) is zeer onpraktisch. Er zijn veel schepen die immers nooit of bijna nooit hun thuishaven aandoen.

De ASV is van mening dat het uitvallen van het AIS-apparaat aan boord nauwelijks effect heeft op de voortzetting van een veilige vaart. De AIS is bedoeld en alleen geschikt als hulpmiddel, geen absolute noodzaak tijdens de vaart. Het moeten stoppen van de vaart in de eerstvolgende haven vanwege een defect AIS-apparaat is een buitenproportionele maatregel waar op het moment dat het voorkomt voor de schipper onacceptabele hoge kosten aan verbonden zijn. Niet alleen met meerkosten voor reparatie op een afgelegen locatie moet rekening worden gehouden. Het onderbreken van een reis voor een dergelijke niet direct noodzakelijke reparatie zorgt voor onnodige verlette tijd, wat eveneens kosten oplevert voor de schipper of ladingontvanger.

AIS en handhaving.

Alhoewel het in de Nederlandse Scheepsverkeerswet niet is toegestaan om AIS-gegevens te gebruiken voor handavingsdoeleinden, laat de CCR de mogelijkheid voor de overige lidstaten open om AIS-gegevens voor deze doeleinden te gebruiken. In Nederland hebben handhavers wel de

mogelijkheid om middels AIS-gegevens overtredingen te constateren en vervolgens middels controle de overtreding vast te stellen via de nu bestaande middelen.

De ASV is fel tegen het gebruik van AIS-gegevens voor handhaving op welke wijze dan ook, buiten de controle op het functioneren van het AIS-apparaat op zich.

Bescherming van persoonlijke gegevens bij het gebruik van AIS-apparatuur.

De zorgen die het bedrijfsleven (ESO/EBU) heeft over de bescherming van persoonsgegevens zijn kenbaar gemaakt bij de CCR. De CCR heeft daarover in het besluit tot invoering van de uitrustingsverplichting van AIS het volgende daarover bepaald :

de Centrale Commissie:

“keurt de vrij toegankelijke publicatie van Inland AIS-gegevens zonder toestemming van de betrokkenen af en verzoekt haar lidstaten, die ook Rijnsoeverstaat zijn, vóór de inwerkingtreding van de wijzigingen van het RPR, alle juridische maatregelen te treffen, die voor de bescherming van de gegevens die bij het gebruik van Inland AIS worden overgedragen, eventueel nog nodig zijn en de Centrale Commissie daarover te informeren.”

Al in oktober 2012 is vastgesteld dat er een document moest worden opgesteld waarin bestaande regelgeving en lopende wijzigingsvoorstellen in elke Lidstaat is samengevat. Dit document is nog niet afgerond door de CCR Werkgroep, echter is er geconstateerd;

- dat de interpretatie van het begrip ‘persoonlijke gegevens’ van staat tot staat verschilt;

- dat, de voorzieningen ter bescherming van persoonlijke gegevens die per Inland AIS worden verzonden, indien deze aanwezig zijn, onderling aanzienlijk verschillen (specifieke voorziening, toepassing van algemene regels).

Uit bovenstaande komt duidelijk dat, ondanks jarenlange voorbereiding van een AIS-verplichting (de RIS Richtlijn van de EU is van 2005) er geen eenduidigheid is over hoe en in welke mate de AIS-gegevens van de schippers en scheepseigenaren zijn beschermd, terwijl de waarborging van de privacy opgenomen is in de EU Richtlijn voor River Information Services, waaronder ook AIS wordt gerekend.

Dat neemt niet weg dat ‘vrij toegankelijke publicatie van Inland AIS-gegevens zonder toestemming van de betrokkenen’ door de CCR wordt afkeurt. Dit kan direct betrekking hebben op internetwebsites als www.marinetraffic.com. In een eerder stadium heeft het Openbaar Ministerie geoordeeld dat er geen sprake is van strafbare feiten, mits de publicatie beperkt blijft tot de naam en de positie van het schip.

Uitrustingsverplichting.

Inherent aan de gebruiksverplichting is de verplichting om het schip uit te rusten met een door de CCR toegestaan AIS-apparaat. De voorschriften omtrent inbouw en controle van het functioneren zijn opgenomen in Bijlage N van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn :

Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

A. Vereisten voor Inland AIS-apparatuur

De Inland AIS-apparatuur moet voldoen aan de in Besluit 2007-I-15 vermelde eisen van de Teststandaard. De conformiteit wordt aangetoond met een typegoedkeuringsonderzoek van een bevoegde autoriteit.

B. Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

Bij de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

1. De inbouw van Inland AIS-apparatuur mag slechts worden uitgevoerd door een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend.

2. Het Inland AIS-apparaat moet in het stuurhuis of op een andere goed toegankelijke plaats zijn geïnstalleerd.

3. De functionaliteit van een interne of externe MKD (minimum keyboard and display) moet voor de schipper bereikbaar zijn. Alarmfuncties en statusinformatie van het Inland AIS-apparaat moeten zich in het directe gezichtsveld van de roerganger bevinden. Het is echter mogelijk dat direct zicht op andere apparaten die bij het varen gebruikt worden, een hogere prioriteit heeft. Alle waarschuwingsslampjes moeten na de inbouw zichtbaar blijven.

4. Het moet zichtbaar zijn of het apparaat in bedrijf is. Het apparaat moet permanent door elektrische energie worden gevoed door middel van een stroomkring die tegen uitvallen beschermd is en voorzien van een eigen beveiliging, en het moet rechtstreeks aan de stroombron zijn aangesloten.

5. De antennen van de Inland AIS-apparatuur moeten zo zijn geïnstalleerd en aan de apparatuur zijn aangesloten dat deze onder alle normale bedrijfsomstandigheden veilig functioneren. Een ander apparaat mag slechts worden aangesloten indien de interfaces van beide apparaten compatibel zijn.

6. Uitsluitend typegoedgekeurde externe sensoren mogen met het Inland AIS-apparaat worden verbonden. De externe sensoren die met het Inland AIS-apparaat zijn verbonden, moeten een typegoedkeuring hebben conform de volgende overeenkomstige maritieme standaarden.

Sensor Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	ISO 22090-3 : 2004

7. Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij vernieuwing of verlenging van het certificaat van onderzoek (met uitzondering van artikel 2.09, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn), alsmede na elke verbouwing van het schip die de operationele toestand van deze installaties zou kunnen beïnvloeden, moet door de bevoegde autoriteit of door een erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd.

8. Het gespecialiseerde bedrijf dat de inbouw en de goede werking van de installatie heeft gecontroleerd, geeft over de bijzondere kenmerken en de juiste functionering van het Inland AIS-apparaat, een verklaring overeenkomstig bijlage N, deel II af.

9. De verklaring moet blijvend aan boord worden bewaard.

10. Een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard moet zijn afgegeven. Dit moet in de verklaring met betrekking tot de installatie worden aangetekend.

C. Informatie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Rijnsoeverstaten en België brengen onverwijld de volgende gegevens ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart:

- a) iedere benoeming van een bevoegde autoriteit,
- b) elke afgifte of intrekking van een typegoedkeuring voor Inland AIS-apparatuur,
- c) iedere erkenning van een bedrijf dat zich in de inbouw van Inland AIS-apparatuur heeft gespecialiseerd, of iedere intrekking van een dergelijke erkenning.

ECDIS-verplichting.

Zoals eerder vermeld wordt tegelijkertijd met de AIS-verplichting een ECDIS-verplichting ingevoerd (RPR Artikel 4.07). Per 1 december 2014 moeten schepen worden uitgerust met een ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem. Het verschil tussen de twee genoemde systemen is dat de CCR voor ECDIS een standaard eisenpakket heeft opgesteld waaraan hardware, software en elektronische vaarwegkaarten moeten voldoen. Dit maakt ECDIS relatief duur. Visualiseringssystemen die hier niet aan voldoen werden in eerste instantie niet toegestaan, maar na discussie binnen de CCR is besloten, rekening houdend met de huidige economische situatie in de binnenvaart en praktische uitvoering op bepaalde categorieën schepen, dat deze andere systemen mogen worden gebruikt. Het doel van de CCR blijft wel dat op termijn alle schepen zijn uitgerust met apparatuur welke voldoet aan de ECDIS standaard.

Om onzekerheid te voorkomen bij schippers en autoriteiten bij de beslissing of een bepaald visualiseringssysteem wordt toegestaan is binnen de CCR gewerkt aan een set met minimumeisen en aanbevelingen hieromtrent.

Helaas is het de ASV niet meer toegestaan om, voor het werkelijke besluit, inlichtingen te geven over wat de minimumeisen en aanbevelingen in grote lijnen zijn.

Ron Breedveld
Juni 2014.