ASV Nieuwsbrief

Augustus 2016

ASV LEDENVERGADERING 1 OKTOBER 2016

Nautisch
Terneuzen
Handhaving

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

70 JAAR

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

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

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Peter Mastenbroek, Corrie Last, Tineke Veuger, Gerberdien le Sage, Liesbeth de Jonge
Foto voorpagina: Jessica vd Akker

INHOUD

4 **Voorwoord**

Vergadering 1 oktober 2016
5 Uitnodiging en agenda vergadering
6 Agenda vergadering 1 oktober 2016
6 Verslag ledenvergadering 19 maart 2016

Terneuzen
10 Spuisluis of geen spuisluis in Terneuzen
11 Uiteenzetting Nieuwe Sluis Terneuzen
12 Verslag hoorzitting tracé besluit sluis Terneuzen

Ligplaatsen
13 Ligplaatsenbeleid
13 Nieuwsbrief herindeling Maashaven, nummer 1
14 Strategie en beleid openbare ligplaatsen
15 Raad van State doet uitspraak over ligplaatsen IJmuiden

AGORA
16 Mailwisseling met de heer van Dalen Europarlementariër voor ChristenUnie
18 Reactie op de antwoorden van de Minister naar aanleiding van vragen van Betty de Boer

Flitslampjes
20 Nieuwe wet Frans minimum loon
20 Petitie snelheidsbeperking zeevaart Westerschelde
20 Haven Rotterdam
21 Werkzaamheden Oostsluis Terneuzen

Handhaving en Toezicht
22 Verslag brancheoverleg met ILT 04-07-2016
23 Memo ILT aangaande switchen Certificaat van Onderzoek (Rijn - EU /R)
24 Verloop discussie Rijnkruisend verkeer

Nautisch
26 Spitstijden Beekse Brug verruimd
26 Sluiting Noordervaart
27 Kanaal van Briare: Wateroverlast met verstrekkende gevolgen

Overige
28 Reactie van de ASV op het rapport van REBEL
30 Moties

32 70 Jaar ASV

Voorwoord

Beste leden en alle andere lezers,

Het is inmiddels hartje zomer en dan gaan er vele van ons er enkele dagen of weken tussenuit. Leggen het schip op een rustig plekje of, wat tegenwoordig ook veel gedaan wordt, de vaste bemanning wisselt om beurten elkaar af en het schip blijft varen. Ook zijn er veel onder ons die op een mooie locatie gaan liggen maar, aan boord blijven en de wekker niet zo vroeg laten aflopen. Dat is op zich al heel ontspannend en daar is de vakantie toch voor bedoeld?

We leven in een **tijd dat er veel om ons heen gebeurt. Via de media horen we alle dagen, uit alle windstreken,** de meest uiteen lopende gebeurtenissen. Zowel trieste als aangename. Ik denk wel eens; “was het vroeger ook zo”? Tegenwoordig, in onze moderne wereld, is er veel te achterhalen en dan bedoel ik via de pc. en deze is bijna in elk huisgezin aanwezig. Maar, ikzelf en waarschijnlijk de wat oudere onder ons ook, lezen graag iets wat tastbaar is, een papieren versie.

Zo zijn wij ook begonnen met het inventariseren van de inventaris op kantoor. Daar ligt ontzettend veel over het verleden, zowel op schrift, als op foto’s. En ook dan lees je dat door de jaren heen de schippers met van allerlei onderwerpen werden geconfronteerd die op dat moment belangrijk waren. En of je het nu leuk, triest, of wat dan ook vindt, sommige voorvallen herhalen zich. Veel van deze feiten staan in enkele voorgaande Nieuwsbrieven onder het kopje ‘70 jaar ASV’. Het is niet mijn bedoeling alles te benoemen wat er deze keer in de Nieuwsbrief te lezen valt, maar al met al is het weer zeer de moeite waard deze keer.

Graag had ik u verteld dat de ASV ook op vakantie kon gaan, maar er zijn toch veel onderwerpen die de aandacht vragen deze zomer en daarom zijn wij dolblij dat we, met zoveel mensen in de denktank, een verdeling kunnen maken in het vele werk dat gedaan moet worden. Zo mocht ik laatst met een lid van onze vereniging een bijeenkomst bij RWS bijwonen waarin hij de kennis genoot over de ergernis van een gestremde brug die deze schipper in zijn vaargebied tegen komt. Daarom wordt er nog steeds recht gedaan aan de uitspraak van weleer “De ASV is een bond VOOR de schipper, DOOR de schipper.

De leden maken nog steeds het beleid, wat nodig is, zeker in deze woelige tijden.

Steeds zijn er nieuwe ontwikkelingen, zowel het te vervoeren product als wel de schepen. Ik hoorde laatst dat er proeven werden gehouden met onbemande schepen. Dat gaat ons toch boven de pet. Ja, op de weg zijn er ook proeven gaande met auto’s die zelf kunnen rijden en daar rij je niet alleen, als ik dat fileleed dagelijks hoor ben ik blij dat ik een beroep gekozen heb om dat via het water te doen. Bij ons op de vaarwegen is er normaal geen sprake van fileleed, maar als er plotseling een sluis defect is of er een ander obstakel is wat het vaarwater blokkeert zijn er toch al snel wachttijden te signaleren. En daarom moeten we alert blijven en onze ervaringen over de knelpunten kenbaar maken aan de desbetreffende instanties.

Laatst keek ik nog eens in oude agenda’s en zag tot mijn grote verbazing (althans, met de wetenschap van nu) wat de vaartijden waren om op een bepaalde plaats te komen. Dat is voor de hedendaagse tijd onvoorstelbaar. Bijvoorbeeld; twee wachtdagen voor een sluis op de Maas en de spitsen op de Leie richting Roeselare evenzo. Ik weet ook wel dat de tijd verandert (stilstand is achteruitgang), maar soms denk ik; “hoelang gaat dit nog door”. Zijn wij er bij gebaat om de vaartijd zoveel in te korten dat bij een te kort aan lading, zoals enige tijd geleden, de vrachtprijs onder druk komt te staan en er een te lange wacht tijd op lading ontstaat.

Naar mijn opvatting gaat er bij mij de voorkeur er naar uit om de vaarroute op een zo veilig en efficiënt mogelijke manier te kunnen afleggen met de benodigde bemanning die, na zijn arbeid de verdiende rust krijgt. En dat de vracht opbrengst de benodigde kosten daarvoor dekt.

Tot slot wil ik er U er nog graag op attenderen dat de datum voor de najaar vergadering ook bekend is; zaterdag 1 oktober 2016. Deze zal wederom plaatsvinden op de voor de ASV bekende locatie (zie uitnodiging}.

Wij gaan U daar hopelijk ontmoeten.
Paul Markusse.

UITNODIGING

Geachte collega's

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

1 OKTOBER 2016

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

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.

Aanvang 10.00 uur
De zaal is open vanaf 9.30 uur.
In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.

Na de middag, vanaf 13:30 uur is de vergadering openbaar en mag u dus collega's, die nog geen lid zijn, uitnodigen.

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

Wij hopen u te mogen begroeten op 1 oktober a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Agenda vergadering 1 oktober 2016

AGENDA OCHTENDDEEL (Voor leden): (aanvang 10:00)
1. Opening en rede voorzitter
2. Goedkeuring agenda
3. Goedkeuring verslag voorjaarsvergadering (zie deze nieuwsbrief)
4. Mededelingen
5. Bestuursperikelen/ bestuursfuncties
6. Vanuit het denktankoverleg
7. Overleggen (WBA/WBR/ CCR Rijnvaartcommissaris/ Ministerie/ politiek)
8. AGORA
9. Kantoor (opknappen)
10. Klein schip/watertruck+ (bakjes van Ben Weyts/rol ESO en EBU)
11. Wat verder ter tafel komt
12. Rondvraag
13. Sluiting ochtendgedeelte

AGENDA MIDDAGDEEL(Openbaar): (aanvang 13:30 uur)
1. Opening
2. Terneuzen (beroep Raad van State)
3. AGORA: wat wil de ASV in de toekomst met AGORA?
Bevindingen vanuit bestuur en denktank
Vragenronde/ discussie
4. Klein schip/watertruck+ (bakjes van Ben Weyts/rol ESO en EBU)
5. Rapport REBEL en rol ASV
6. Rijnkruisend verkeer
7. Frankrijk: wat speelt zich daar af (informatie en vragenronde)
8. Nautisch technische zaken (zoals spitssluitingen, ligplaatsenbeleid en dergelijke)
9. Handhaving en toezicht (ILenT, boetes)
10. Rondvraag
11. Afsluiting middagdeel met een drankje en een hapje

Verslag ledenvergadering 19 maart 2016

Opening.
Om 10.00 opent Paul Markusse de vergadering, hij is de technische voorzitter van deze vergadering en probeert alles in goede banen te leiden. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs, de klok is onze grootste vijand vandaag dus we gaan proberen ons strikt aan de agenda te houden.

Er wordt een minuut stilte gehouden voor de mensen die dierbaren verloren hebben in het afgelopen jaar.

Sunniva Fluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen een spreekt de rede uit.

Goedkeuring agenda
Willem Stam wil het graag even hebben over het gerucht dat vrachtwagens subsidie krijgen in Frankrijk om graan te vervoeren naar het grote vaarwater.

Goedkeuring verslag
Sunniva zegt dat we een mail van Hester Duursema hebben gekregen die vond dat er nogal negatief gedacht werd over BLN in het verslag. We hebben geantwoord dat de Nieuwsbrief waar het verslag instaat voor de leden is en wij een open structuur hebben en daar dus inzetten hoe wij, de ASV en hun leden denken over bepaalde dingen. De ASV heeft veel tijd gestopt in structureel overleggen om meer te samenwerken, dit heeft niet echt geleid tot een betere samenwerking. We gaan in het vervolg niet meer structureel overleggen maar samenwerken als er zaken op ons pad komen waarvan we op dat moment die samenwerking zinvol vinden, dat kan ook goed via e-mail contact.

Jos Evens zegt dat we een mail hebben gekregen van iemand die komt uit de pleziervaart over de instellingen van AIS en wat daar allemaal mee mogelijk is. Moeten we misschien in de gaten houden, schijnt veel expertise te hebben. Meevragen naar overleggen die gaan over AIS? Maarten Valkema heeft gehoord dat de havendienst vanaf april gaat controleren op AIS gegevens en het schijnt dat kleinere schepen de AIS uit mogen doen als ze stil liggen.

Mededelingen
De ASV is uitgenodigd voor de evaluatie over afval. Er loop nu een enquête die wel een beetje sturend is opgesteld. Wij willen de uitkomst van deze enquête eerst horen voordat het overleg komt. De CBRB en BLN vinden dat niet nodig. De vraag is moet de ASV ingaan op deze uitnodiging. Cor le Sage zegt als ze aansturen op betalen dat we uit het overleg moeten stappen. Ger Veuger zegt dat de minister heeft gezegd dat wie tegen betalen is daar praten we niet mee. Daarom is de enquête zo gestuurd met medewerking van oa CBRB en BLN die in eerste instantie wel uitgenodigd waren en ASV en Vibia niet. REBEL het onderzoeksbureau wordt betaald door de minister dus stuurt aan op betalen. David Twigt zegt dat wij bij REBEL zijn geweest voor overleg en die zeiden dat niet betalen geen optie was. De ASV gaat naar het overleg.

In Duitsland veel problemen met ligplaatsen vooral op de Rijn, een brief geschreven samen met CBRB en BLN. Ligplaatsen lijken helemaal niet voor te komen in de plannen van Duitsland als het gaat over binnenvaart.

Er zijn ook veel klachten over de vele controles en de manier waarop van de Duitse politie. Hier hebben we ook een brief over geschreven samen met CBRB en BLN. Klachten graag melden, we hebben het ook op Facebook gezet en daar waren al veel reacties. Klachten en reacties worden

gebundeld en naar de CBRB gestuurd.

Financieel verslag
Er was een groot positief saldo over het vorige jaar dat komt door de vele nieuwe leden die we hebben mogen inschrijven vorig jaar. Voor het volgend jaar zal dat waarschijnlijk niet anders zijn. De kascontrolecommissie Harry Spier en Piet Bennik hebben de boeken nagezien en heeft deze goedgekeurd voor het volgende jaar blijft de kascontrolecommissie hetzelfde.

Markttransparantiesysteem
Het plan is gebaseerd op 2 onderzoeken: 1 van de universiteit Nijenrode uit 2012 en een onderzoek vanuit Europa van 2015. Nijenrode heeft een rapport geschreven in opdracht van de minister en de uitkomst was misschien wel verrassend en wel dat de binnenvaart niet functioneert zonder markttransparantie. Ook het rapport van Europa zegt dat het vervoer efficiënter moet en dat kan alleen met meer bekendheid van de markt. We hebben dit samengevoegd en het de naam AGORA gegeven. Wat in het Grieks markt betekent. Laat de Europese transportminister nu een Griek zijn. Europa zegt dat we het zelf moeten uitwerken dus gaan we 14 april in gesprek met de ESO. Het doel is om meer inzicht in de markt te krijgen, dus waar is er werk en wat zijn de voorwaarden. Het moet makkelijk toegankelijk zijn zodat iedereen mee kan doen en het moet meer stabiliteit brengen. Er moet een punt komen waar verladers en vervoerders bij elkaar komen en er moet een onafhankelijke Marktmeester komen die boven de partijen staat. Ger Veuger zegt “dit is een zeer belangrijk punt er moet altijd een derde partij in het spel zijn in dit geval de marktmeester anders gaat het niet werken zo staat het ook in het rapport van Nijenrode”. De marktmeester moet kunnen ingrijpen wanneer de prijzen op een veel te hoog of veel te laag niveau dreigen te komen. We moeten proberen de grote verladers zover zien te krijgen dat ze ook de voordelen zien van dit systeem. Zij willen een stabiele prijs en weten waar de schepen zijn. Tjalling Langius zegt dat hij na het verdwijnen van de beurs een aantal jaren heeft geprobeerd om een systeem in de markt te zetten, het is toen niet gelukt mede door de toen nog gebrekkige communicatie via de telefoon. Maar het systeem is er gewoon nog . Sunniva zegt dat we natuurlijk het wiel niet opnieuw moeten gaan uitvinden, Bargelinck kan misschien ook wel gaan werken als het maar onafhankelijk is, dat moeten we nog allemaal uitzoeken. Maar Theologitis heeft gezegd het niet teveel in details uit te werken. Eerst de grote lijnen en kijken of partijen daar achter kunnen staan. We zitten nu al jaren te wachten op initiatieven maar er gebeurt niets dus gaan we nu zelf proberen iets op te zetten. We proberen de spotmarkt in dit systeem te krijgen. De vraag is hoe gaan we dit in de markt zetten. Hoe krijgen we verladers, schippers en politiek hier achter. Ad Kik denk dat je eerst de schipper moet zien te overtuigen. Sunniva denkt dat je eerst de verlader moet zien te overtuigen want dan heb je de schipper iets te bieden. We moeten iets hebben wat buiten de ASV werkt, een soort commissie die daar mee aan de gang gaat. Hier zouden ook mensen in moeten zitten van buiten de ASV. Jos vindt dat de commissie ook gesteund moet worden door de ESO. Sunniva: er moet een initiatiefgroep worden opgericht en we noemen hem AGORA. Joop Molewijk vindt het wat te snel gaan, BLN weet niet wat ze wil, de ESO heeft zich nog niet uitgesproken. Sunniva zegt dat Theologitis heeft gezegd dat het geld (10 miljoen) geen probleem is als je maar met een goed plan komt. De vergadering is positief.

WBA
Piet Bennik is voor het eerst voor de ASV naar het WBA gegaan nadat Bouke Veltman dat misschien wel 20 jaar heeft gedaan.

De nieuwe steiger achterin de Mercuriushaven moeten nog verbeterd worden.

Het huisvuil zit in Amsterdam niet in het havengeld men denkt aan een abonnement zoals op de sluizen bij het SAB. Piet heeft gezegd dat dit niet mogelijk is wegens het CDNI- verdrag. Men wil wel afgesloten huisvuilcontainers en willen kijken af die met de SAB kaart geopend kunnen worden en blijft het gratis.

Doordat er een ligplaatsentekort is in Amsterdam wil men steigers maken bij de Sumatrakade voor 12 ligplaatsen. Daar is veel tegenstand van de buurtbewoners.

Bij de autoafzetplaats aan de Haparandadam komt een parkeerplaats voor schippers die daar hun auto even kunnen neerzetten wanneer ze hun auto hebben afgezet en met hun schip een plekje zoeken. Nu gebeurt het regelmatig dat wanneer de auto daar even staat en je hem ophaalt dat er een bekeuring achter je ruitenwisser zit.

Je krijgt 100 euro boete als je niet binnen 14 dagen je aanmeld als je ligplaats neemt in de haven. Men wil een nieuw systeem bedenken en willen dit koppelen met AIS.

Er zijn geruchten over bruggen over het IJ maar de plaatsen die zijn aangewezen zoals bij het centraal station is niet aan de orde, gaat niet gebeuren. Ook op andere plaatsen is het hoogst onwaarschijnlijk.

David vraagt of er geen parkeerkaart kan komen voor schippers, Piet antwoord, willen ze niet ze hebben er ook niets over te zeggen daar gaat de gemeente over. Sunniva zegt dat we misschien maar eens een brief moeten schrijven naar de gemeente.

WBR
Ron Breedveld is voor de ASV naar het overleg geweest.

In 2009 is met de gemeente de afspraak gemaakt om het gebruik van de Maashaven te monitoren. Om de 5 jaar dient aangetoond te worden dat de ligplaatsen gebruikt worden. In het jaar 2025 wordt een beslissing genomen over behoud ligplaats en gezien het belang van de ligplaatsen zet HbR in op een herinrichting dit om er te voor zorgt dat ook na 2015 ligplaatsen behouden kunnen blijven. Het WBR heeft een eerste concept van de herinrichting kunnen bekijken waar in komende overleg op 25 april a.s. verder over gesproken zal worden.

De pilot AIS en havengeld die is uitgevoerd in 2014 is afgerond. Het AIS systeem is voor 95 % betrouwbaar om schepen die Rotterdam bezoeken te kunnen registreren. Je moet toestemming geven wanneer men de AIS gegeven wil gebruiken voor het innen van havengeld. Zo krijg je dus 2 systemen dat wil men niet dus voorlopig gaat het niet door.

Er is ook onderzoek gedaan naar een nieuw tariefsysteem. Bij per uur, per dag of per bezoek betalen. Verschillende rekenmethodes zijn gebruikt met onderscheid in kleine, middelgrote en grote schepen het blijkt dat binnen deze groepen toch een groot aantal schepen erop achteruit gaat . Voorlopig zal er geen wijziging komen in het tariefsysteem.

Vorig jaar mei is de voorzitter van de WBR, Jan Kruizinga overleden afgelopen donderdag gesprek gehad met Leny van Toorenburg van BLN en vicevoorzitter Lijdia Pater van de CBRB over de invulling van de WBR. Er is besloten om op democratische wijze als WBR een nieuwe voorzitter te kiezen. Daarnaast hebben we ideeën uitgewisseld over het slagvaardiger maken van de WBR om zo doende meer te kunnen bereiken voor de binnenvaart.

Esther Lubber zegt dat er laatst aan de Handelskade in Dordrecht een schip lag die een monteur aan boord had dit terwijl het toch een autoafzetplaats is. Ook is het een probleem om je auto daar even te laten staan als je met je schip naar de ligplaats vaart. “Toen ik een half uur later de auto kwam ophalen zat er al een bekeuring op”. Misschien moet er zoiets komen als een invalidenkaart voor de binnenvaart. Een Binnenvaartkaart zodat men kan zien dat de auto zo opgehaald wordt. Alleenvaart Westerschelde.

Jos Evens, we hebben een voorstel gemaakt met een lijstje met voorwaarden

waar je aan moet voldoen voor meer veiligheid voor alleenvaart. De Scheldecommissie heeft het niet behandeld omdat er een punt was wat niet duidelijk was. Welk punt men bedoelt is nog niet helemaal duidelijk. Dus het blijkt nog even afwachten hoe dit verder gaat. Duidelijk een dossier voor de lange adem.

Beroepseisen.
De Europese Commissie heeft een nieuwe richtlijn gemaakt voor beroepseisen. De belangrijkste is dat er 1 Europees vaarbewijs komt. Dus het Rijnpatent en Donaupatent gaan verdwijnen. Landen kunnen nog wel streckenkennis eisen maar moeten aantonen dat het noodzakelijk is. Het nieuwe vaarbewijs is 10 jaar geldig. Bij 60 en 65 en 70 jaar moet er een lichamelijke keuring komen vanaf 70 word dat om de 2 jaar. Dit alles gaat in vanaf 2019.

Subsidie Frankrijk
Er gaan veel geruchten dat er vrachtauto's met subsidie rijden betaald door de VNF om vanuit het kleine vaarwater granen te vervoeren naar het grote vaarwater. Het probleem is dat we het niet kunnen bewijzen. Jos heeft iemand telefonisch gesproken met een hoge positie binnen de VNF en die kon het zich niet voorstellen. De graanbedrijven willen niet meer met kleine schepen werken, past niet bij het imago? Het zijn tot nu toe alleen nog maar geruchten dus we kunnen er op dit moment niets mee.

PAUZE

De technisch voorzitter verwelkomt de nieuwe mensen die erbij zijn gekomen voor de middagvergadering.

Jaarverslag.
Ron Breedveld heeft een jaarverslag gemaakt en leest dit voor in de vergadering. Het jaarverslag staat in de Nieuwsbrief.

CCR eisen en hoe nu verder
Dhr Mooij van EOC is aanwezig en gaat ons alles vertellen hoe het nu zit met de switch van Certificaat van Onderzoek naar een Communautair Certificaat en weer terug en wat de verschillen zijn.

Het grote verschil is dat je bij een CC bij veel eisen een langere overgangstermijn heb maar niet bij alle. Een nieuw Europese richtlijn gaat de CvO en de CC samen voegen dus krijgen we over een aantal jaren allemaal een nieuw certificaat met een aantekening of het schip ook geschikt is om de Rijn te bevaren (CvO). Bij een CC heb je gemiddeld 15 jaar langer de tijd op aan de Rijneisen te voldoen. Het is een uitstel, geen afstel dus uiteindelijk zal iedereen er aan moeten voldoen. Als je van een CC weer terug wil naar een CvO moet je de uitgestelde overgangsbepalingen alsnog voldoen. Jos meldt dat uit een Belgisch onderzoek blijkt dat verschillende landen de regelgeving verschillend interpreteren. Er zijn veel Nederlandse bedrijven hun certificaat voor het keuren van bv radar – stuurwerken – autokranen kwijt geraakt. Nu zijn er maar een paar bedrijven over die mogen keuren. Dhr Mooij zegt dat dat klopt veel bedrijven voldeden niet aan de eisen dus hebben ze de certificaten ingetrokken maar de bedrijven zijn bezig om hun certificaten weer terug te krijgen.

SAB
Dhr de Hooge is aanwezig om ons te vertellen wat de SAB zoal doet voor de binnenvaart.

De SAB is een stichting die zich o.a. bezig houdt met het innen van de 7,50 euro per kuub gasolie. Ook is er een BV genaamd Maritieme Service. Alle binnenvaartondernemers hebben een ecokaart voor het betalen van die 7,50 euro over de gasolie. De vraag was wat kunnen we nog meer doen met deze ecokaart. Daar is Maritieme Service voor opgericht, er gaat geen geld van de stichting naar de BV. De BV moet zich zelf onderhouden. Er worden overeenkomsten afgesloten met gemeenten over het leveren van walstroom en drinkwater maar ook havengeld zou je met de ecokaart kunnen betalen. Het is een simpel systeem, je houd de kaart voor het apparaat en de levering begint wanneer je kaart weer voor het apparaat doet stopt de levering. Je krijgt de rekening via de SAB. De tarieven worden bepaald door de gemeenten. Je kan via een inlogcode op mijn SAB kijken op je eigen pagina naar wat je verbruikt hebt e.d. In Rotterdam heb je Parklijn waar gemeenten ook voor kunnen kiezen. We zijn nu in gesprek om elkaars systeem te erkennen zodat iedereen bij alle twee de systemen op dezelfde manier stroom en water kan krijgen. Een punt van kritiek vanuit de zaal was de risico's die zo'n kaart met zich meebrengt waar anderen zich niet hoeven te identificeren, dus als je je kaart verliest en je hebt het niet snel in de gaten kan dat heel veel geld kosten.

Windmolens IJmuiden
Mevrouw Anne Melchers is aanwezig namens ENECO

Er zijn windmolens gepland bij de zeesluizen in IJmuiden Ger Veuger heeft een gesprek gehad met mevrouw Melchers en heeft aangekaart dat een binnenvaartschip ook een woning is. Voor woningen geldt een minimum afstand van 600 meter. Volgens de richtlijnen word een binnenvaartschip gezien als een passant dit geld ook bv bij een camping waar allemaal caravans staan. De ENECO moet wel letten op storingen die kunnen op treden bij radar en bij data, telefoon en tv. TNO gaat dit onderzoeken. Wij hebben de standpunten van de ASV wel gedeeld met RWS. Ger: " het hele ligplaatsgebied ligt in het gevarengebied wanneer iets gebeurt met de windmolens. Wanneer de aanvraag voor het plaatsen wordt afgewezen zal er pas na 2020 weer een aanvraag kunnen worden ingediend in Noord Holland. De uitslag van de aanvraag wordt ergens verwacht tussen het najaar van 2016 en het voorjaar van 2017. Als de vergunning is toegekend is daarna nog een mogelijkheid om bezwaar te maken. Opvallend was het dat er wel rekening gehouden werd met weidevogels waardoor bepaalde windparken niet doorgaan, omdat de bewoners daartegen protesteren. De conclusie was dat de schipper nu eenmaal politiek gezien weinig invloed uit kan oefenen omdat die zich niet op provinciaal of gemeentelijk niveau kan organiseren.

Zeesluis Terneuzen
Joop Molenwijk is naar verschillende overleggen geweest over de nieuwe zeesluis en doet verslag.

Het Tracébesluit was al in december bekend waarin alle antwoorden staan op de vragen en bezwaren die wij maar ook anderen hebben gesteld / gemaakt. Men zou ons in kennis stellen wanneer de antwoorden op de door ons ingediende zienswijze bekend zouden zijn. Dit is tot heden toe niet gebeurd. Ik heb de antwoorden opgezocht op www.platformparticipatie.nl Er is niets veranderd aan het Tracébesluit dus met alle opmerkingen die gemaakt zijn heeft men niets mee gedaan. Er komt dus geen spuikanaal, (maar wel een tijdelijke tijdens de bouw) en geen extra ligplaatsen voor de binnenvaart. Alles blijft zoals het was men zorgt dat er na de bouw weer net zoveel ligplaatsen zijn als voor de bouw. Er komt meer zout water op het kanaal in tijden van droogte loop je de kans dat er minder geschut wordt. Buiten de sluis komen ligplaatsen maar dat kan natuurlijk niet. Hoe men de grotere wachttijden en aantallen schepen gaat opvangen als de middensluis buiten bedrijf is weet men niet. Kortom er verandert niets ondanks onze inbreng. Piet Bennik zegt dat ze dan toch maar een spuikanaal moeten gaan maken om het zoute water af te voeren. Men gaat ook nog de sluizen automatiseren, alles moet dan worden vernieuwd en vervangen. De Westsluis gaat gedurende 15 weken op maandags 24 uur dicht. De Oostsluis gaat 28 dagen achter elkaar dicht. Op de vraag waarom men de Westsluis in 15 dagen kan maken en de Oostsluis 28 dagen gaat duren had men geen antwoord. Zal wel om geld gaan. Joop heeft hierover contact gehad met RWS Zee en Delta en gevraagd of we bij het eerstkomende overleg aanwezig kunnen zijn. Hierop is geen antwoord gekomen.

Markttransparantie AGORA
Nadat er al van alles is geprobeerd maar niets gebeurd gaan wij ons eigen plan maken. Er zijn allerlei studies die zeggen dat het zo niet werkt. Wat ons betreft moet er

markttransparantie komen. De universiteit van Nijenrode heeft een rapport gemaakt in 2012 waarbij alle partijen waren betrokken. De ASV kan daar wel in meegaan. Daarom hebben wij 10 miljoen gevraagd voor dit project bij Europa. Uitgaanspunten zijn: Het moet een systeem zijn waar men graag aan wil mee werken – makkelijk uit te voeren – moet zorgen voor mee stabiliteit in de markt. Er zijn recentelijk 2 onderzoeken gedaan die de basis vormen van het plan.

Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart. (Nijenrode) uit 2012.

Dit rapport is in opdracht van het Transitie commitee gemaakt met financieel ondersteuning van het ministerie IeM
Market TransparencyStudy (2015)

Dit rapport is gemaakt in opdracht van Europa.

De Markt reageert extreem op geringe veranderingen in de marktsituatie wat leidt tot grote prijsschommelingen. Toch moet er een reservecapaciteit zijn om schommelingen in waterstanden en aanbod van vervoer op te vangen. Verladers kunnen niet werken met een tekort aan scheepsruimte. Veel lading kan niet uitwijken naar andere vervoersvormen. Het probleem van de binnenvaart is dat er maar een klein aantal vaak grote verladers zijn tegen heel veel individuele schippers. Wel zijn er enkel samenwerkingsverbanden maar deze kunnen de markt ook niet sturen. Deze samenwerkingsverbanden en ook bevrachters beconcurreren elkaar om lading te verkrijgen bij verladers. In de drogeladingvaart bestaat 98 % van de binnenvaart uit gezinsbedrijven welke met hoge investeringen zitten en een rendement die onzeker is. 80 % vaart min of meer voor dezelfde bevrachter. De spotmarkt is klein ongeveer 20% maar toch het belangrijkste uit de markt. 60% is afhankelijk van deze spotmarkt. De schipper heeft vaak geen directe relatie met de verlader. Het is de bevrachter die een relatie heeft met de verlader en de schipper op zijn beurt weer met de bevrachter. Dit geeft de bevrachter een unieke positie. Er zijn vele bronnen die markttransparantie geven, CCR-NEA-Logos-Vrachtindicator-Bargelink-banken maar allemaal achteraf. Er zit een groot gat tussen de geleverd cijfers uit de markt en de werkelijke cijfers. Zonder up to date informatie geen efficiënte markt. Dit alles zegt niet de ASV maar komt voort uit beide rapporten. In de binnenvaart is er behoefte aan een AGORA (markt), een elektronische markt voor verhandeling van contracten. Hierin kan alle informatie worden verkregen, vraag en aanbod op elkaar worden afgestemd (minder leegvaart), en een actuele prijsvorming. Op deze manier kan iedereen, schipper, bevrachters en verladers er hun voordeel mee doen. Iedereen weet waar werk is waar de schepen zich bevinden en wat de voorwaarden zijn. De werkwijze zou moeten zijn dat elke verlader zijn werk op een site plaats waarop de binnenvaart kan reageren qua prijs. Er moet een derde partij komen, een onafhankelijke Marktmeester die boven de partijen staat en die kan ingrijpen in de markt wanneer de markt daar om vraagt.

Hester Duursema zegt dat wat de ESO betreft het wel een vrijwillig systeem moet blijven want hoe kun je verladers dwingen hier aan mee te werken. Sunniva, wat ons betreft zou de hele spotmarkt zich moeten aansluiten. Willem Stam vreest dat het systeem door bevrachters om zeep word geholpen. Hester vraagt hoe gaan we dat tegenhouden. Ger meldt dat de huidige systemen niet werken omdat er geen derde partij is, wanneer er geen derde partij (marktmeester) in het spel is gaat het niet werken. Dat was ook de conclusie van het rapport Nijenrode. Je moet verladers voor de hele partij binden en niet voor een enkele reis. Hester nogmaals, hoe krijg je partijen zover dat ze gaan meedoen. Sunniva meent dat je eerst verladers zover moet zien te krijgen en dan heb je schippers iets te bieden in de spotmarkt. Het is zo als je de verlader in dit systeem krijgt heb je al veel gewonnen. Dus ASV,BLN en ESO moeten hierin het initiatief nemen om de verlader te benaderen. Op 14 april staat het op de agenda van de ESO. Hester, we zijn al lang in gesprek met bv Bargelink en Vrachtindicator om zoiets van de grond te krijgen weten alleen nog niet hoe, je moet voordeel hebben voor beide partijen verlader en binnenvaart. Ger zegt Bargelink en Vrachtindicator bestaan nu al 15 jaar maar het werkt niet dus gaat ook in de toekomst niet werken. Het nieuwe systeem heeft 3 partijen en dat is wat Nijenrode ook zegt. Als er geen 3 partijen zijn gaat het niet werken. Bargelink en vrachtindicator is samen met de schipper 1 partij tegen de verlader.

S.P.
Namens de Kamerfractie van de SP ondersteunde Jurgen van der Sloot het initiatief van de ASV om meer markttransparantie te verkrijgen. Jurgen refereerde aan Tweede Kamerstukken waaruit bleek dat al eerder werd geconstateerd dat onder andere door de noodzaak van reservecapaciteit de binnenvaart altijd problemen zal hebben om te functioneren in een “volledige “vrije markt.

Rondvraag
Jaring Ruijtenberg vind de straffen op de vaarwegen vergeleken op de wegen buiten proporties. Iemand die met zijn dronken kop iemand doodvaart met een speedboot, wat natuurlijk heel logisch is dat daar een zware staf voor komt, krijgt 8 jaar en in dezelfde krant staat iemand die met zijn auto en dronken kop een fietser doodrijdt en krijgt 1 jaar. Ook de bekeuringen voor het onderbemand varen zijn exceptioneel, ik hoor bekeuring van wel 25 duizend euro, niet normaal. Sunniva zegt dat de straffen (voor bijvoorbeeld met te weinig personeel varen) tot wel 10 keer zo duur zijn geworden per 1 januari . Alleen de CBRB is hier door de minister in gekend en ik weet niet of ze daar mee akkoord zijn gegaan. We hebben alles geprobeerd maar het schijnt dat niemand het begrijpt. We hebben de politiek voorgesteld een meldpunt hieromtrent te starten omdat het CDA dat ook heeft gedaan over de hoge boetes voor boeren, maar er kwam van geen enkele partij een reactie. We moeten het bij ILNT nog maar eens inbrengen.

Om !7.45 uur sluit de technisch voorzitter Paul Markusse de vergadering, hij bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen namens de ASV uit voor een drankje aan de bar.

Foto: Corrie Last

Spuisluis of geen spuisluis, thats the question

Donderdag 9 juni was er een bijeenkomst van ASV met de coördinatoren van het project Nieuwe Sluis Terneuzen. Het project staat onder verantwoordelijkheid van de Vlaams Nederlandse Schelde commissie. Het gesprek duurde ca. anderhalf uur maar gaf weinig tot geen nieuwe gezichtspunten. De Schelde Commissie begon met te zeggen dat we dan weliswaar eerdaags tegen over elkaar bij de Raad van State staan maar dat dit geen beletsel mag zijn om nog een keer te overleggen over deze zaken. De ASV heeft opgemerkt dat de rechters niet met partijen mogen praten maar dat partijen onderling altijd mogen proberen het geschil in de minne te schikken. Nu bleek daar van geen sprake want de Schelde Commissie deelde mee dat men niets te bieden had. Wat betreft de spui mogelijkheid was de opmerking dat het niet in het project was opgenomen en er dus ook niet uit gefinancierd kon worden, met andere woorden: er komt geen spui mogelijkheid anders dan via de sluizen.

Verdrag uit 1960
Wel was er een (flauw) verhaal over de ontdekking dat er via de West sluis meer gespuid kan worden dan ze tot nu toe gedaan hebben en dat zou wat lucht kunnen geven in de oponthoud tijden. Voor wat het waard is. Het gaat hier om 35 m3 per/sec wat extra geloosd zou kunnen worden. Het hele verhaal is terug te voeren op een verdrag uit 1960 waarin België en Nederland hebben afgesproken dat België water mag lozen op het Kanaal Gent Terneuzen en dat Nederland verantwoordelijk is voor de afvoer daar van. Wij hebben meteen gezegd dat dit een belachelijke situatie is omdat België dan net zo veel kan lozen als ze willen, zonder dat het hun iets kost.

De ASV voerde aan dat er sinds die tijd heel wat veranderd is: destijds was de Muidersas nog in gebruik en de enige spui mogelijkheid van de Belgen was het kleine stuwtje naast de sluis. Sindsdien is Evergem gekomen, aanvankelijk met een klein stuwtje en in de negentiger jaren met de huidige stuw die heel veel water kan lozen. De ASV heeft dan ook gevraagd “als de Belgen het water van de Schelde ook op het kanaal spuien heeft Nederland dan geen verweer”? Het antwoord was ontkennend (in ieder geval niet duidelijk).
De ASV heeft uiteengezet wat er allemaal veranderd is: de verbreding van de Leie waardoor er veel meer water kan worden afgevoerd en de stuw in Beernem die voorkomt dat Brugge te veel water krijgt, we hadden de indruk dat ze daar niet van op de hoogte waren. Deze stuw is ook in de jaren negentig gebouwd en als die dicht gaat moet dat water ook via het kanaal naar Terneuzen.

De totale hoeveelheid water die volgens de Scheldecommissie geloosd kan worden door stuw Evergem is 240 m3 p/sec. In Terneuzen met alle sluizen in gebruik is dat gemiddeld ook 240 m3, bij laagwater is het meer: ca. 320 m3 maar bij gemiddeld tij is het alweer minder.

De middensluis doet 90 m3 en kan het dus niet aan als Evergem volop geeft.

De Scheldecommissie geeft wel toe dat het een vreemde situatie is maar er is geen stuw voorzien dus die gaat er ook niet komen als de Raad van Staten niet ingrijpt.

Het verdrag:
De steeds terugkerende vraag: moet Nederland het wateroverschot van België oplossen, hoe waren de oorspronkelijke afspraken over waterafvoer vanuit België? In het verdrag uit 1960 stond over het spuien het volgende vermeld.

Artikel 32
De beide Regeringen zullen, elk op haar gebied, de nodige maatregelen treffen teneinde te bewerkstelligen, dat door de Belgische aan het Nederlands gedeelte van het kanaal toegevoegde hoeveelheid zoet voedingswater en de door de sluizen te Terneuzen toetredende hoeveelheid zout water zodanig op elkaar zijn afgestemd, dat te Terneuzen op 2.200 m ten zuiden.

Van de Westsluis een gehalte aan chloorionen van 3,5 gram per liter gemiddeld over de gehele diepte van het kanaal niet wordt overschreden. Daartoe zullen de wederzijdse technische diensten regelmatig met elkaar in verbinding staan en geen maatregelen van bijzondere aard nemen dan na overleg met de dienst van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 33
De in artikel 32 genoemde maatregelen zullen er tevens op zijn gericht dat het kanaalpeil zoveel mogelijk blijft gehandhaafd op 2.13 m+ NAP of (+4,45) Staf en dat geen grotere afwijkingen daarvan voorkomen dan 0,25 m.

Zodra het kanaal een waterstand van 2,38 m +NAP of (4,70) Staf zal hebben bereikt zal de Belgische dienst op het eerste verzoek van de Nederlandse dienst de waterafvoer naar het kanaal tot nader bericht volledig doen ophouden.

http://www.vnsc.eu/uploads/2011/10/verdrag-kanaal-gent-terneuzen-1960.pdf

Ligplaatsen
Met de ligplaatsen tijdens de bouw periode is het ook nogal droevig gesteld er zijn minder ligplaatsen maar dat willen ze opvangen op andere plaatsen voor Terneuzen. Vandaar ook de 6 uur (voormeld) regeling dan kunnen de schepen zolang in Gent of Hansweert blijven. De definitieve regeling wordt volgens de commissie gelijk aan wat er nu is maar die ligplaatsen zijn dus wel in de Westelijke buitenhaven zonder afloop naar de wal.

Al met al geen blijde bijeenkomst en geen resultaat.

Uiteenzetting Nieuwe Sluis Terneuzen

Geachte voorzitter,

In deze uiteenzetting wil de Algemeene Schippers Vereeniging ingaan op drie aspecten in deze zaak waarin ons inziens de specifieke belangen van de binnenvaart in de stukken onderbelicht zijn. In algemene zin is dit het door de binnenvaart vlot en veilig gebruiken van het sluizencomplex in Terneuzen.

Waterafvoer.
Een van de aspecten waar wij tegen in beroep zijn gegaan is het ontbreken van een aparte spuimogelijkheid in het Tracébesluit waardoor de binnenvaart te maken zal blijven houden met stremmingen. Veel van de stremmingen zijn terug te voeren op een verdrag uit 1960 waarin België en Nederland hebben afgesproken dat België water mag lozen op het Kanaal Gent Terneuzen en dat Nederland verantwoordelijk is voor de afvoer daar van. De facto houdt dit in dat België kosteloos zoveel kan lozen als ze willen. Sinds 1960 is er in de waterafvoer van België het een en ander veranderd. De sluis en stuw in Evergem zijn gekomen. Eerst met een klein stuwtje en in de jaren ‘90 de huidige stuw die veel water kan lozen. Eveneens in de jaren ‘90 is de stuw in Beernem gebouwd die voorkomt dat Brugge te veel water krijgt. Als die dicht gaat moet dat water ook via het kanaal naar Terneuzen. Als laatste is ook de rivier de Leie verbreed waardoor er veel meer water kan worden afgevoerd.

De totale hoeveelheid water die geloosd kan worden door de stuw in Evergem is 240 m3 p/sec. De sluizen in Terneuzen kunnen met alle sluizen gemiddeld ook 240 m3 p/sec spuien. Ons lijken deze ontwikkelingen in de afgelopen decennia er op te wijzen dat de aanleg van een aparte spuimogelijkheid noodzakelijk is om de toenemende waterafvoer vanuit België te kunnen blijven verwerken zonder de consequentie van meer en langere stremmingen van het sluizencomplex.

Verzilting kanaalwater.
Beperkt schutten en stremming van het sluiscomplex kan ook ontstaan als gevolg van een tekort aan wateraanvoer vanuit België in droge perioden waardoor teveel zoutwater kan binnendringen. In het verdrag van 1960 en de aanvulling van 1985 hebben België en Nederland daar afspraken over gemaakt. België dient minimaal 13 kubieke meter per seconde zoetwater te leveren, enerzijds om het kanaalpand op peil te houden en anderzijds om verzilting tegen te gaan.

Het verdrag bepaalt dat een maximaal chloridegehalte van 3,5 gram per liter in de verticale kolom 2,2 kilometer opwaarts van de Westsluis Terneuzen niet mag worden overschreden. Over een periode van 40 jaar waren er 37 perioden waarin de 13 kubieke meter per seconde niet werd gehaald. De gemiddelde duur van die perioden bedroeg 48 dagen, met een maximale duur van 212 dagen in de zomer van 1976.

Om te voorkomen dat er beperkt geschut moet worden of gestremd dienen o.i. deze cijfers genoeg aanleiding te zijn om bij de bouw van de Nieuwe Sluis direct passende maatregelen aan te leggen om indringing van zout water tegen te gaan, wat om reden van energiebesparing niet zal worden gedaan.

Ligplaatsen.
In 2015 hebben ruim 50.000 binnenvaartschepen de sluizen van Terneuzen gepasseerd. Gemiddeld zijn dit 142 schepen per dag. Dit aantal zal zeker toenemen (tot +75.000 schepen in 2040) vanwege het beleid van de overheid om vervoer per schip te stimuleren en de aanleg van de Seine-Nord verbinding waardoor grotere schepen het noorden van Frankrijk kunnen bereiken. Terneuzen zal in de toekomst een belangrijk knooppunt worden op de route van en naar Frankrijk.

De in het Tracébesluit opgenomen aantal ligplaatsen is en zal onvoldoende zijn om te voorzien aan de behoeft van de binnenvaart. Er worden immers alleen nieuwe wacht- en overnachtingsplaatsen aangelegd (welke eveneens onvoldoende zullen blijken te zijn) terwijl de binnenvaartschepen ook meerdere dagen ergens willen/moeten kunnen verblijven. Wij schippers noemen dat ligplaatsen.
Als vergelijk noemen wij de situatie in Willemstad bij de Volkeraksluizen. Daar zijn relatief veel ligplaatsen aanwezig, maar in het weekend ligt het daar vol met schepen.

Afsluitend.
Alles overziend zal de binnenvaart na aanleg van de Nieuwe Sluis nog steeds en in toenemende mate worden geconfronteerd met beperkt schutten, stremmingen en onvoldoende ligplaatsen als het Tracébesluit wordt uitgevoerd. Op basis van de feiten concluderen wij dat in de plannen voor de bouw van een sluis die officieel een ‘binnenvaartsluis’ wordt genoemd de belangen van de binnenvaart onderschikt wordt gemaakt aan kostenbesparing.

Verslag hoorzitting tracébesluit sluis Terneuzen

Raad van state te den Haag van 10.00 uur tot ongeveer 12.30 uur zaal 5

We werden welkom geheten door een driemanschap achter de tafel plus notulist en moesten ons allemaal voorstellen. Aanwezig : Heren van Os van Navimar, met raadsman, die tegelijk ook de raadsman van dhr. De Lee van een oliehandel, beiden gevestigd op het terrein wat onteigend gaat worden t.b.v. de bouw van de sluis , mevrouw Booij regiovertegenwoordigster zeeland en nautisch functionaris Marleen Buitendijk, beiden van BLN , Ron Breedveld, Esther en Benjamin Lubbers namens de ASV, een delegatie van 7 personen van RWS , I en M en een ingenieursbureau die bij het project betrokken zijn .

Degene die hun verhaal zouden vertellen werden uitgenodigd aan een lange tafel te komen zitten tegenover de drie rechters en kregen 5 minuten spreektijd . De rest van de mensen namen plaats in de zaal . Geen publiek . Wel een journalist (landelijke pers)

Eerst de raadsman van Navimar en de Lee met een verhaal over de onbehoorlijke wijze waarop zij van hun grond worden gezet en de slechte alternatieven die ze hebben aangeboden gekregen. Op hun terrein gaat de aannemer werken en komen later de sluisdeuren te liggen. Hun verhaal was heel redelijk maar verder niet belangrijk voor de ASV .

Toen was mevr. Booij aan de beurt met een gedegen verhaal over de huidige en toekomstige toestand van de waterhuishouding in België ,Noord Frankrijk en de Seine Nord verbinding en het feit dat volgens haar de sluis wordt gebouwd voor de komende 100 jaar en zij pleitte voor een spuikanaal vanwege te verwachte stremmingen ,en veiligheid ,palen met drijfsteigers in de buitenhaven en mogelijkheden voor hulpdiensten. De rechters stelde af en toe (best wel goede) vragen om meer duidelijkheid te krijgen . Ook voerde ze aan dat er gekeken kon worden naar spuimogelijkheden in breder verband (België?).

Toen was Ron aan de beurt. Nadat de tekst aan de rechters , notulist en vertegenwoordiger van RWS was uitgedeeld . De tekst werd voorgelezen zoals voorbereid en er werden nog vragen gesteld door de rechters. De nadruk lag bij de ASV op het spuikanaal, op het gebrekkige voorzieningenniveau bij zowel te veel (spuien) als te weinig (verzilting) water, het feit dat er wel nieuwe ligplaatsen komen, maar niet meer ligplaatsen erbij, bij een te verwachtte groei van gemiddeld ongeveer 142 schepen per dag nu tot misschien wel 200 in 2040. Deze voorzieningen worden volgens ASV uit oogpunt van kostenbesparingen onterecht niet direct in dit project opgenomen. In antwoord op een vraag van de rechter vertelde Ron dat sommige schippers nu al ruim buiten hun vaartijd naar Gent doorvaren omdat er te weinig plaats is. Nog een vraag wat de verzilting met binnenvaart te maken heeft beantwoorde Ron door te vertellen dat als het zout gehalte te hoog wordt er ook beperkt geschut gaat worden of gestremd. (Wat opviel was dat de RWS delegatie van dit punt nogal onrustig op hun stoelen begonnen te schuiven).

Reactie van IenM woordvoerder aan het adres van ASV deden eigenlijk niet zo ter zake . Iets over die aantallen schepen in 2040, wat volgens hem niet klopte en het punt waar het zoutgehalte wordt gemeten was volgens hem niet juist .

Dan een andere rechter aan het woord over de formele toetsing van de rechtsgeldigheid van de bezwaren. Dit was een beetje pijnlijk voor ons. Het bezwaar was vanwege moeilijkheden met de post te laat ingediend. Dus een tik op de vingers van de Raad en het advies zulke stukken aangetekend op te sturen. De opmerking van de rechter dat waarschijnlijk officieel ons bezwaar een verduidelijking en versterking van het BLN bezwaar zou worden, maar niet rechtsgeldig .

De laatste rechter deed het onderdeel spuikanaal. Een verhaal van de projectleider van IenM dat een spui in de buitenhaven tot grote stromingen zou leiden met grote problemen. En een spui een eind verderop hadden ze het over gehad maar naar zijn zeggen waren ze gestopt met rekenen toen ze bij 90 miljoen euro waren. Er is blijkbaar niet echt gedegen onderzoek gedaan naar een spuikanaal .

Daarna nog een beetje vreemd verhaal van de man van de uitvoerende dienst in Terneuzen die beweerde dat het gevarenniveau niet of licht zou stijgen en de ligplaatsen minder nodig zouden zijn omdat de schepen in de toekomst vaker direct zouden doorvaren. (?) Dit deed veel wenkbrauwen fronsen en leidde tot enkele vragen vanachter de tafel.

Nog een afsluitend verhaal van de rechters en over 12 weken schriftelijk uitspraak vanwege vakanties (normaal schijnbaar 6 weken). Het is ons niet helemaal duidelijk geworden of wij ook een uitspraak te horen krijgen als ons bezwaar als niet-ontvankelijk wordt verklaard wegens de te late indiening. Ondanks alles zijn we in ieder geval gehoord en worden onze argumenten meegewogen en dat is volgens ons een goed iets.

Foto Gerberdien le Sage

Ligplaatsenbeleid

ASV heeft geprobeerd samen met BLN actie te zetten op een verbetering van het ligplaatsenbeleid. Onderstaande geeft de gang van zaken weer:

12 april 2016:
Van ASV aan Schuttevaer:
Ik krijg nu alarmerende berichten dat RWS ook in Friesland het ligplaatsenbeleid doorzet wat we in andere provincies al tegenkomen. Wij ervaren dat als een heel groot probleem. Schepen kunnen nergens meer liggen en dat moet gewoon af en toe. Wat denkt jouw achterban daarvan?

Eerste Antwoord Schuttevaer
Ik zal even navragen of onze regiovertegenwoordiger ook deze signalen heeft.

Mijn achterban vind ligplaatsen in zijn algemeenheid een probleem. Natuurlijk zouden wij graag zien dat de 3 x 24 uur, in elk geval in het weekend, zou worden losgelaten. Ik neem aan dat je daar met name op doelt. De ervaring heeft wel geleerd dat, wanneer er een probleem is en het wordt besproken daar ook bijna altijd wel uitgekomen wordt.

Anderzijds is er ook een geluid dat men zelfs op sommige plaatsen terug wil naar 1 of 2 x 24 uur. Daar zullen wij natuurlijk fel tegen in het geweer gaan. Omdat die geluiden er zijn denken wij dat we er niet zo hard tegen op moeten treden. Dit zou weleens een averechts effect kunnen hebben. Kortom het is eigenlijk per locatie wikken en wegen waar je het meest er uit kunt halen. Maar ik wacht even de reactie van af over de signalen vanuit het noorden. Wordt vervolgd.

Reactie ASV:
Waar wij aan denken is een aantal plekken benoemen waar je legaal voor langere tijd ligplaats kunt nemen, waar je dan ook rustig kunt liggen, op plekken verspreid over het land. Wij vinden dat RWS als verlengstuk van de minister daar een rol in zou moeten spelen en die verantwoordelijkheid op zich zou moeten nemen. Wat ons opvalt is dat er eigenlijk helemaal geen overkoepelend landelijk beleid is, anders dan…je mag in principe nergens liggen tenzij…..met een maximum van 3X 24 uur (zo ongeveer, kort door de bocht). Dat merkte ik ook bij de hoorzitting in IJmuiden. RWS heeft alleen een beeld van de plekken die zij beheren en daarvan vinden ze dat die eigenlijk bedoeld zijn voor varende schepen. Maar daar krijgen we een olievlekwerking van want daarmee zijn gemeentes en provincies bang dat zij het afvalputje worden en dus opgescheept komen te zitten met alles wat om de een of andere reden niet vaart. Dus zien we al die verboden om ligplaats te nemen hand over hand toenemen, en daarom lijkt het me goed als we met een gezamenlijk voorstel hieromtrent zouden komen.

2 juni 2016 (!)
Antwoord Schuttevaer:
Vorige maand heb jij, Sunniva, namens de ASV, een voorstel gedaan over de omgang met de 3 x 24 uurs regeling voor ligplaatsen. Ook twee van onze leden deden een voorstel wat in de lijn lag van jouw voorstel Sunniva.

Natuurlijk zien wij ook de onvrede over het gebrek aan ligplaatsen en onderkennen dat probleem.

Het voorstel was niet in lijn met het beleid dat Koninklijke BLN-Schuttevaer, tot nu toe voerde.

Ik heb dit voorstel dan ook voorgelegd aan het hoofdbestuur en het NTC, onze Nautisch Technische commissie. Ik heb u ook aangegeven dat ik dit zou doen.

Dit heeft inmiddels plaatsgevonden. Het besluit van het NTC heeft u nog te goed, onderstaand doe ik u dat toekomen.

"Het NTC is van mening dat er op zich niets tegen de 3 x 24 uurs maatregel is. Alleen de overheid is de menselijke maat kwijt bij de handhaving. Wanneer er meer dan voldoende ruimte vrij is op de betreffende ligplaats, dan is de menselijke maat niet dat iemand weggestuurd wordt. Wanneer die menselijke maat niet kan worden teruggebracht dan is het NTC voor afschaffing.

Wanneer dit aan de orde komt zal ook verwezen worden naar het gebruikerstevredenheidsonderzoek, waarin één en ander ook met regelmaat terugkomt."

In het kort komt het er op neer dat Koninklijke BLN-Schuttevaer voor het handhaven van de 3 x 24 uurs maatregel is maar, dat wel de menselijke maat bij handhaving aanwezig moet blijven.

Bijvoorbeeld: als je op donderdag avond in een haven komt moet je niet op zondag avond worden weggestuurd. Als men daar niet op een menselijke manier mee om kan gaan, dan kan zal het standpunt, zoals bovenstaand verwoord, wijzigen.

Mocht ik onduidelijk zijn of nog vragen oproepen, dan verneem ik dat graag.

Wordt vervolgd?

Nieuwsbrief herindeling Maashaven, nummer 1

Ontvangen van het Havenbedrijf Rotterdam.

Tijdens informatiebijeenkomsten op 4 en 14 april en de binnenvaartbeurs in Gorinchem op 24, 25 en 26 mei, hebben wij de binnenvaartschippers uit de Maashaven gevraagd naar hun mening over de herinrichting van de Maashaven. Daarbij hebben wij de toezegging gedaan de betrokkenen op de hoogte te houden van de ontwikkelingen. Hierbij onze eerste nieuwsbrief.

Maashaven nummer 1, 27 juni 2016

Inrichting Maashaven
De Maashaven is voor het Havenbedrijf Rotterdam een belangrijke ligplaatshaven voor de binnenvaart. Echter, door de ligging in een sterk stedelijke omgeving, beschouwt ook de gemeente Rotterdam dit als een aantrekkelijk gebied.

Tussen Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam bestaan afspraken over het gebruik van het gebied, waarbij het Havenbedrijf Rotterdam inzet op behoud van ligplaatsen. Rondom de Maashaven zijn tal van stedelijke ontwikkelingen ontstaan en worden nieuwe plannen voorbereid om het gebruik van de haven en de omgeving op elkaar te laten aansluiten.

Actuele plannen waren voor het Havenbedrijf en de gemeente Rotterdam aanleiding om op 4 en 14 april jl., informatiebijeenkomsten te beleggen waar de

plannen voor herinrichting van de Maashaven en omgeving zijn gepresenteerd.

Deze ontwikkeling heeft onder andere betrekking op het noodzakelijk groot onderhoud dat aan het lange ponton moet plaatsvinden. Tegelijkertijd wil het Havenbedrijf de ligplaatsen in de Maashaven aantrekkelijker inrichten voor grotere schepen en de bereikbaarheid ervan vanaf de wal vergroten. Daarmee komt ruimte vrij om de oostzijde van de Maashaven een meer natuurlijke en recreatieve invulling te geven en een getijdenpark te ontwikkelen. De gepresenteerde schets om de ligplaatsen zoveel mogelijk een directe verbinding met de kade te geven en de pontons niet langer in de lengterichting te plaatsen werd door veel binnenvaartschippers bekritiseerd.

Enquête

De beide bijeenkomsten waren voor het Havenbedrijf Rotterdam aanleiding het oorspronkelijke voorstel te herzien en de schippers die regelmatig in de Maashaven verblijven, te vragen wat de meest gewenste situering van de ligplaatsen is.
Een ideale mogelijkheid om dit de schippers voor te leggen, deed zich voor op de door binnenvaartschippers veel bezochte beurs Maritime Industry in Gorinchem van 24, 25 en 26 mei jl.
Op de beurs heeft het Havenbedrijf Rotterdam in zijn stand aan de binnenvaart een viertal varianten voorgelegd met de vraag om hun keuze voor de varianten te motiveren. De varianten hadden zowel betrekking op de te ontwikkelen oostzijde als de bestaande westzijde van de haven, waar nu het voormalige ponton uit de Rijnhaven ligt.

De uitkomsten van de enquête laten het volgende beeld zien:

WEST 1:
keuze van 84% van de geënquêteerden
OOST 1:
keuze van 28% van de geënquêteerden
WEST 2:
keuze van 16% van de geënquêteerde
OOST 2:
keuze van 72% van de geënquêteerden

Het Havenbedrijf Rotterdam neemt de uitkomst van deze enquête uiteraard serieus en gaat met de gekozen oost variant (OOST 2) waarbij twee pontons in lengterichting zijn gesitueerd in gesprek met de gemeente Rotterdam.

Uiteraard houden wij u van het verloop van de verdere ontwikkelingen op de hoogte.
Met vriendelijke groet,

Strategie en beleid openbare ligplaatsen (SEBOL) Rotterdam

CBRB, ASV en Koninklijke BLN-Schuttevaer hebben in mei jl. een presentatie gehad van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) over de strategie en het beleid voor de openbare ligplaatsen in het Rotterdamse havengebied. Voor de ontwikkeling van dit beleid worden bezettingscijfers gemonitord en trends en ontwikkelingen alsmede feedback vanuit de sector meegenomen. Voor zowel vervoerders als verladers (terminals en bedrijven) is het belangrijk dat de afwikkeling van de binnenvaart efficiënt plaats vindt, nu en in de toekomst. Voldoende beschikbare ligplaatsen zijn hiervoor onontbeerlijk. In dit artikel kunt u meer lezen over een aanpak van deze problematiek en wordt met een korte enquête met enkele vragen uw reactie gevraagd.

Ligplaatsclusters
Om te kunnen bepalen hoe het is met de beschikbaarheid van de ligplaatsen, is Rotterdam opgedeeld in zogenaamde ligplaatsclusters, zie de onderstaande afbeelding. Tussen de clusters is de maximale afstand 7 km ofwel een half uur varen. Voor een visie en aanpak van de aanleg, modernisering, verplaatsing of verwijdering van de ligplaatsen wordt gebruik gemaakt van de bezetting van de ligplaatsen een cluster.

Primaire en secundaire aandachtsgebieden
Het HbR heeft een prioritering aangebracht in gebieden waar de ligplaatsproblematiek het grootst is en als eerste moeten worden aangepakt. De Rotterdamse haven is verdeeld in primaire en secundaire aandachtsgebieden.
De ligplaatsclusters 5, 6, 8, en 9 zullen als eerste de aandacht krijgen en in het bijzonder de volgende type ligplaatsen:
- Botlek (motorvrachtschepen met 1 kegel en een lengte tot 110 meter).
- Hartelkanaal oost (schepen >110 meter zonder kegels).
- Calandkanaal Oost (alle type schepen en alle lengtes zonder kegel).
- Calandkanaal West (alle type schepen >110 m zonder kegel).

Bij de ligplaatsclusters 3, 4 en 12 zullen vervolgens de volgende type ligplaats aandacht krijgen.
- Maasvlakte Zuid (motortankschepen met 1 kegel van alle lengtes).
- Bij Maasvlakte II (2 kegel ligplaatsen).
- Vondelingeplaat (motortankschapen met 1 kegel met een lengte groter dan 110 meter).

Enquête
De mening van het binnenvaartbedrijfsleven is belangrijk. We willen weten of u het eens bent met de door het HbR gekozen prioritering en aanpak. Hier is de link naar een korte enquête: http://enquete.binnenvaart.nl/sebol . Dank voor uw medewerking!

Werk in uitvoering
Er wordt in de Rotterdamse haven al hard gewerkt op meerder plaatsen. In de eerder door het HbR gegeven presentatie kunt u lezen waar al gewerkt wordt aan oplossingen.

Binnenvaart Ligplaatsen Informatie Systeem
Tenslotte nog de opmerking dat door de binnenvaart steeds vaker gebruik wordt gemaakt van het Binnenvaart Ligplaatsen Informatie Systeem (BLIS). Dit systeem toont de actuele bezetting en de kenmerken van de openbare binnenvaart wacht- en ligplaatsen.

Raad van State doet uitspraak over ligplaatsen IJmuiden

In 2015 heeft de ASV tijdens een hoorzitting in IJmuiden geprobeerd Rijkswaterstaat duidelijk te maken dat het wegjagen van binnenvaartschepen die al jaren aan een kade liggen die niet van RWS is en geen obstakel vormen voor de varende binnenvaart, een verkeerde gang van zaken is. .

De complete tekst van die hoorzitting kunt u vinden op
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/ligplaatsen/Ligplaatsenbeleid_IJmuiden/Hoorzitting_ligplaatsenbeleid_IJmuiden.pdf

verdere informatie over de ligplaatsensoap IJmuiden is te vinden op:
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossier-ligplaatsbeleid/ijmuiden.html

Omdat bij de hoorzitting Rijkswaterstaat degene is die beoordeelt of Rijkswaterstaat juist gehandeld heeft is het niet verwonderlijk dat Rijkswaterstaat tot de conclusie kwam dat zij op een juiste manier gehandeld had. Inhoudelijk werd er nergens op ingegaan. Een gevalletje: de slager keurt haar eigen vlees.

Vervolgens werd beloofd de ASV te betrekken bij een evaluatie waarna de ASV tot op vandaag niets meer gehoord heeft, en dus geen uitnodiging heeft ontvangen.

Inmiddels heeft een schipper een kort geding aangespannen bij de Raad van State waarbij de eigenaar van drie voormalige binnenvaartschepen wil voorkomen dat die worden weggesleept uit de Eerste Rijksbinnenhaven. Rijkswaterstaat wil de schepen verwijderen op kosten van eigenaar De voorzieningenrechter in Haarlem stelde namelijk dat de permanente aanwezigheid van de binnenvaartschepen ervoor zou zorgen dat de steiger en de werkhaven niet meer door andere schepen kunnen worden gebruikt. De binnenvaartschepen moeten dus weg, omdat ze andere schepen zouden hinderen. En dat is in strijd met het Binnenvaartpolitiereglement.
Dit oordeel is opmerkelijk, want een andere voorzieningenrechter van de rechtbank Haarlem oordeelde een jaar eerder dat het binnenvaartschip dat direct langs de kade is afgemeerd, de scheepvaart niet kan hinderen en dus zou kunnen blijven liggen. De tegen dit schip afgemeerde andere schepen liggen volgens die rechter wel in de weg en moeten dus worden verwijderd.

Uiteindelijk stapte de schipper dus naar de Raad van State die als hoogste en laatste instantie zal beoordelen of er sprake is van hinder voor andere schepen. De voorzieningenrechter van de Raad toonde haar twijfels hierover en stelde dezelfde vragen als de ASV in haar klachtenbrieven en hoorzitting had gedaan. .Op de vraag 'Hoeveel schepen komen hier nu eigenlijk',kan Rijkswaterstaat geen antwoord geven.
Ook, net als de ASV hieraan voorafgaande had gedaan, constateerde de voorzieningenrechter dat er geen ligplaatsverbod geldt voor de haven en dat het om een doodlopende haven gaat.

Omdat er ook geen alternatieve ligplaats voor de binnenvaartschepen is en Rijkswaterstaat bovendien deze situatie vele jaren gelaten heeft voor wat die was vond de raadsvoorzitter het argument van Rijkswaterstaat dat de binnenvaartschepen voor hinder zorgen kennelijk nogal ongeloofwaardig.
Rijkswaterstaat kan nog steeds geen andere reden geven om de schepen te verwijderen. De advocaat van de scheepseigenaar veronderstelt dat de haven moet worden vrijgemaakt voor de aannemer die nu aan de nieuwe zeesluis werkt maar ook daar blijft Rijkswaterstaat vaag over.
Wij zijn erg benieuwd naar de uitspraak volgende week.

Mailwisseling met de heer van Dalen Europarlementariër voor ChristenUnie-SGP

Betreft Subject: Market Transparency

Geachte heer van Dalen,

Vandaag kreeg ik het bericht van de heer Veuger, denktanklid van de ASV, dat er tussen u en hem een gesprek plaatsgevonden heeft op het congres van de CU over ons voorstel wat betreft het invoeren van een veilingsysteem in de binnenvaart met als doel: verkrijgen van meer transparantie. Het zogenaamde “AGORA”

Januari van dit jaar hebben wij hierover een gesprek gehad met de heren Theologitis, Vanderhaegen en Dieter van DG MOVE. Dat was een zeer positief verlopen gesprek waarna wij een presentatie hebben gehouden omtrent onze ideeen bij de ESO, de Europese Schippers Organisatie. Ik voeg hierbij de powerpointpresentatie die we daar hebben gehouden om duyidelijk te maken wat we willen, waarom en hoe.

Ook de reacties vanuit de diverse vertegenwoordigers binnen de ESO waren positief. Ook is dit voorstel aan de orde gekomen bij het laatste AO van 21 april j.l. waarbij PvdA en SP hebben uitgesproken dat zij dit nader willen onderzoeken omdat zij denken dat dit een goed idee kan zijn voor de binnenvaart. In mei zullen we met PvdA en SP een gesprek hebben hierover.

Ondertussen begrijp ik dat u hierover wilt spreken met de heer Theologitis. Dat zouden wij bijzonder op prijs stellen. Ik heb daarom het een en ander in de bijlage meegestuurd zodat u kunt controleren waar onze ideeen en voorstellen vandaan komen. De twee gebruikte rapporten zijn “Marktwerking-Samenwerking in de binnenvaart” van THE NETHERLANDS INSTITUTE FOR COOPERATIVE ENTREPRENEURSHIP (NICE) (de universiteit Nijenrode), en de tweede is het recente “market Transparency Study 2015”, Naiades, Platina 2.

Ik heb de meest relevante zaken als bijlagen meegeleverd maar heb als een soort samenvatting de belangrijkste punten hieronder weergegeven.

Een markttransparantie systeem “AGORA”

Waarom een transparantie systeem?
In het witboek vervoer 2011 staat:
De Commissie stelt dat het vervoer in de EU niet duurzaam is door de volgende oorzaken:

- De prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet,
- Ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën,
- Vervoersdiensten zijn niet doelmatig, en
- Vervoersplanning is onvoldoende afgestemd.

Dit maakt volgens de Commissie een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU.

We zien al vele jaren dat

- Er veel faillissementen zijn
- Schepen zwaar “onder water staan”
- (te) goede schepen gesloopt worden
- (te) vaak beneden de kostprijs vervoerd wordt
- Innovaties en vergroening alleen met subsidies tot stand kunnen komen
- De sector gemeden wordt door starters en werkwilligen
- De banken heel terughoudend zijn geworden (en de kleine bedrijven geen lening meer geven)

Markttransparantie is een eerste stap tot een mogelijke verbetering:
Een veilingsysteem is de eenvoudigste, snelste en meest effectieve manier om dat te bereiken
gericht op de spotmarkt.
Geleid door een onafhankelijke marktmeester

<u>SWOT analyse particuliere binnenvaart (sterkte/zwakte/kansen/bedreigingen)</u>

<u>Kansen</u>

- Europa (Witboek vervoer) stelt dat er een modal shift moet zijn van vervoer over de weg naar vervoer over water(en spoor)
- Door congestie op de weg moeten diverse regeringen naar andere (vaar) wegen zoeken
- Doordat men steeds “groener’ wil vervoeren zijn er kansen voor de binnenvaart.
- De Europese Commissie ondersteunt '**Bereiken van kwaliteit in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie**'. *(NAIADES-II-programma,Markt transparantie studie 2015):*

Bedreigingen

- De prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet, (Witboek transport 2011)
- Ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën, (Witboek transport 2011)
- Vervoersdiensten zijn niet doelmatig, (Witboek transport 2011) en
- Vervoersplanning is onvoldoende afgestemd. (Witboek transport 2011)
- Versnippering binnenvaartbeleid
- Door noodzakelijke reservecapaciteit is er regelmatig sprake van overcapaciteit.
- Te weinig financiële draagkracht (eigen vermogen) van schippers om te investeren in innovaties voor hun schepen.
- De vaste kosten zijn erg hoog.
- Investeringen zijn reusachtig.
- Rendementen zijn onzeker

Sterkte

- Het maatschappelijk belang vraagt om een goed werkende markt.
- Lading kan slechts beperkt uitwijken naar alternatieve vervoersvormen
- Sympathie voor de binnenvaartsector
- Betrouwbare vervoersmodaliteit

Zwakte

- Instabiele markt (grote fluctuaties in prijzen, in werkaanbod) reeds geringe onder- en overcapaciteit leidden tot grote prijsschommelingen.
- moeilijk te corrigeren markt,
  - gezien het hoge aandeel van de vaste kosten en
  - de lange levensduur van schepen.
- Geen zicht op de totale markt: geen markttransparantie
- Zelfs basale actuele marktinformatie als prijzen, volumes e.d. is nauwelijks verkrijgbaar.
- (Zonder informatie) geen efficiënte en evenwichtige marktwerking.
- Zwakke positie tegenover andere vervoersmodaliteiten (Lobby)
- Teveel onnodige kosten door (onnodig) leegvaart
- Verladers kunnen niet werken in een situatie met tekorten.
- Doordat bevrachters een goed overzicht van de marktsituatie hebben, terwijl de individuele schippers veel minder informatie hebben, hebben schippers daarom een relatief zwakke positie om te onderhandelen over prijzen en voorwaarden.
- Lading kan slechts beperkt uitwijken naar alternatieve vervoersvormen (kan zowel sterkte als zwakte zijn)
- Op het niveau van de schippers is

de sector zeer gefragmenteerd.98% van de schippers zijn gezinsbedrijven (man, vrouw), (gezinsarbeid is goedkoop).
- In sommige gevallen is het bewustzijn onder verladers betreffende de mogelijkheden van binnenvaart onbekend.
- binnen een breder publiek is de kennis van de binnenvaart over het algemeen slecht.

Doel AGORA:
Een (meer) transparante markt bewerkstelligen, waar alle spelers over relevante informatie kunnen beschikken en de prijs tot stand komt.

een 'agora', een plaats waar
- alle informatie,
- vraag en aanbod van vervoersdiensten worden afgestemd en
- de actuele prijsvorming
- op basis van zoveel mogelijk transparantie wordt bevorderd.

Uitgangspunten veilingsysteem "AGORA"
- Het moet een systeem zijn waar de betrokkenen graag in willen stappen.
- Het moet een makkelijk in te voeren systeem zijn.
- Het moet de binnenvaartmarkt stabieler maken
- Het moet de binnenvaart een sterkere positie geven tegenover andere vervoersmodaliteiten

Voorstel: Een (elektronische) markt voor verhandeling van contracten

Werkwijze:
- De opdrachtgevers / bevrachters plaatsen het werk op een site
- De binnenvaart ondernemer kan hierop reageren qua prijs
- Er kan over- of onderboden worden net als op een veiling

Aan een formele 'agora' kunnen allerlei contractuele standaarden worden verbonden.

Uitgangspunten werking veiling:
- De markt is anoniem
- Toewijzing order of diensten is zonder aanziens des persoons
- De marktmeester is onafhankelijk

Eisen aan de marktmeester
- Het publiceren van het marktverloop
- Brengt zoveel mogelijk transacties tot stand

Eisen aan de deelnemers
- Deelnemen is niet vanzelfsprekend: de regels dienen te worden geëerbiedigd

Eisen aan de "AGORA"
- De AGORA is een rechtspersoon
- De AGORA is (bij voorkeur) een coöperatie van partijen
- die belang hebben bij bovenstaande uitgangspunten
- en zich verbinden om die te onderhouden en toetsbaar te maken

Ik hoop u voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wil u bij voorbaat dank zeggen voor de getoonde interesse. Mochten wij u op welke wijze dan ook behulpzaam kunnen zijn in bijvoorbeeld het aanleveren van informatie, dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

Van: VAN DALEN Peter
Verzonden: maandag 11 juli 2016 17:52
Onderwerp: RE: Market Transparency

Beste mensen
Ik heb deze kwestie besproken met dhr. Theologitis van de Europese Commissie. Hij berichtte mij, ook met jullie te hebben gesproken.
Hij is zeer terughoudend, om vanuit een overheid (nationaal of Europa) een bepaalde verplichting in te voeren met zo´n Agora/Markt systeem.
Zo´n stap zou tegengesteld zijn aan de ontwikkeling die de afgelopen jaren is ingezet.
Ik schat met hem in, dat zo´n verplichting geen of onvoldoende draagvlak zal hebben, hetzij hier in Brussel, hetzij in één of meer Lidstaten.

Met vriendelijke groet / best wishes,
uit Brussel
Peter van Dalen
Europarlementariër voor ChristenUnie-SGP
www.eurofractie.nl

Sunniva Fluitsma:

Geachte heer van Dalen,

Om te beginnen excuses voor de late reactie. Wij waren op vakantie en daardoor heeft het een tijdje geduurd voor we kunnen reageren. Als eerste wil ik u dank zeggen voor het feit dat u dit onderwerp besproken heeft met de heer Theologitis. Wij begrijpen dat zo'n verplichting niet in de lijn ligt van de weg die Europa opgaat en ook niet met de intenties die de heer Theologitis uitgesproken heeft. Maar wij zijn al heel tevreden over het feit dat Europa zo'n systeem op zich een kans zou willen geven. Ondertussen lijkt het erop dat er in Nederland de eerste stappen gezet gaan worden om de commissie IenM in de Tweede Kamer te informeren en wellicht tot een initiatiefvoorstel te komen. Men (PvdA en SP) denkt dat wachten op Europa een te lange weg is (en dat ben ik met hen eens). Ondertussen wil ik nogmaals benadrukken dat er van alles niet mag, maar dat "we'dat zelf bepaald hebben, en dat "we" ook hebben gezegd middels een witboek vervoer dat er een modal shift zou moeten plaatsvinden. Helaas, is het percentage vervoer over (binnen)water niet bepaald toegenomen. Dus wellicht dienen zaken eens tegen het licht gehouden te worden. Het is tenslotte door ons allemaal zelf bepaald beleid, dat kunnen we ook zelf aanpassen als dat beleid tegen ons gaat werken.

Nogmaals, hartelijk dank voor uw reactie
Met vriendelijke groet,

ASV Reactie op de antwoorden van de minister

naar aanleiding van vragen van Betty de Boer

Antwoorden van de minister naar aanleiding van vragen van Betty de Boer over AGORA en reactie daarop van de ASV

Geachte voorzitter,
Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid De Boer (VVD) met bovengenoemd kenmerk, ingezonden 14 juni 2016, over het rapport "Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart".

1
Bent u bekend met de conclusies en aanbevelingen van het rapport "Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart" 1) en klopt het dat het ministerie opdrachtgever was van dat rapport? Wat waren de bedoeling en de opzet van de opdracht?

Antwoord 1
Ik ben bekend met de conclusies en aanbevelingen van het rapport "Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart" van The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship d.d. 10 april 2012. Opdrachtgever van het onderzoek was het Transitiecomité Binnenvaart. Ik heb de uitvoering van het onderzoek financieel mogelijk gemaakt. De bedoeling van het Transitiecomité was om uitwerking te geven aan de adviezen op het vlak van markttransparantie en samenwerkingsverbanden van de Binnenvaartambassadeur d.d. 29 september 2010 ter versterking van de structuur van de binnenvaartsector. Door middel van literatuurstudie, vraaggesprekken met marktpartijen, brancheorganisaties en deskundigen en een telefonische mini-enquête onder schippers, is in kaart gebracht hoe de markt werkt en hoe partijen de marktsituatie beoordelen.

2
Wat vindt u van het idee van een veiling van vracht voor de binnenvaart en hoe zou een dergelijk initiatief tot stand moeten komen? Als het haalbaar zou kunnen zijn, is dat dan in Nederland haalbaar of moet het in internationaal verband tot stand komen? Welke gevolgen zou dit kunnen hebben voor de internationale concurrentiepositie van Nederland in dit transportsegment? Voor wie zitten hier voor- en nadelen aan en waarom?

Antwoord 2
Een veilingsysteem heeft naar mijn oordeel geen invloed op een belangrijk kenmerk van de binnenvaartsector in relatie tot het proces van prijsvorming, te weten de fragmentatie van de aanbodkant. Samenwerking tussen binnenvaartondernemingen is wenselijk om deze fragmentatie op te lossen.

Opmerking ASV:
Op veel vragen wordt door de minister geen antwoord gegeven maar naar aanleiding van haar antwoord:
fragmentatie
De vraag is maar of de fragmentatie opgelost moet worden zoals de minister schetst. Van wie moet dat? In plaats van het dwingen van vele individuen en ondernemingen tot iets wat kennelijk geen natuurlijk proces is kiezen wij ervoor een systeem te ontwikkelen waarbij die fragmentatie geen enkel probleem oplevert. De ASV is ervan overtuigd (ook gezien alle rapporten) dat die fragmentatie op geen andere manier opgelost wordt. En waarom zou juist de VVD dat ook doen? Een partij die zo tegen regeldruk is, gaat die de particuliere schipper in een keurslijf dwingen?
Bovendien is de oorzaak van die fragmentatie niet weggenomen: Die fragmentatie is voor een groot deel tot stand gekomen door het feit dat er zo goedkoop mogelijk vervoerd moet worden. Daardoor zijn de man-vrouw firma's ontstaan; omdat dat goedkoper bedrijfsvoering is dan met personeel werken. Zolang we zien dat de hele vervoersmarkt onder druk staat zien we daar geen verandering in komen. En wij zien geen stappen, noch vanuit de Nederlandse regering, noch vanuit Europa om werkelijk iets te ondernemen waardoor de vervoerssector gezonder wordt. Kortom: die fragmentatie blijkt een gegeven waar mee gedeald dient te worden.

Het lijkt bovendien vreemd dat die constatering "Samenwerking tussen binnenvaartondernemingen is wenselijk om deze fragmentatie op te lossen" in strijd is met de diverse rapporten. Niet alleen het rapport zoals eerder genoemd maar ook vanuit de banken zoals de RABO bank en de ING (zie "herstel binnenvaart loopt vertraging op uit 2012 blz 25) hebben duidelijk aangegeven dat de samenwerkingsverbanden functioneren als zijnde bevrachters, waarmee er niets verbetert aan de positie van de particuliere schipper. Laten we niet vergeten dat schippers juist door de eeuwen heen altijd hebben willen samenwerken. Ze hebben dat door de eeuwen heen ook gedaan. Het is niet de schipper geweest die de "schippersbeurs" heeft afgeschaft: waarbij er door samenwerking een zekere stabiliteit gewaarborgd was. Het is ook niet de schipper geweest die de EUBO een vroege dood heeft doen sterven (waarbij de schippers afspraken niet beneden een bepaald tarief aan te nemen) Het punt is dat de schippers wel willen samenwerken maar dat samenwerken voor schippers geen DOEL is maar een MIDDEL. Een middel om een gelijkwaardiger speelveld te krijgen en voortbestaan van de binnenvaart te waarborgen.
De wijze van samenwerken die de voorgangers van deze minister hebben gestimuleerd door de samenwerkingsverbanden te promoten middels een zak met geld heeft zeker niet voor meer samenwerking gezorgd, integendeel. Het heeft naast de bestaande bevrachters nog wat extra bevrachters gecreëerd die allemaal op een manier een contract in de wacht slepen: voor een nog lagere vrachtprijs inschrijven, waardoor de schipper dus een lager tarief heeft.

Zeker; voor een aantal individuele schippers heeft zo'n samenwerkingsverband nut: degenen die zich niet of slecht kunnen redden met de Franse taal, die het moeilijk vinden te onderhandelen, die net op de binnenvaartmarkt actief zijn en geen connecties hebben bijvoorbeeld of waarbij al het werk uit een bepaald segment alleen via zo'n samenwerkingsverband aangenomen kan worden, kan zo'n samenwerkingsverband positief zijn. Maar voor de sector in het geheel is nu inmiddels toch wel gebleken dat het geen oplossing is. En "met zijn allen bij een samenwerkingsverband gaan en de regels bepalen" mag gewoon niet, dat weet de minister ook.

Het onder 1 genoemde rapport wijst op de wenselijkheid van samenwerking tussen ketenpartijen, horizontaal of verticaal. Ook het in mijn opdracht door STC-Nestra B.V. en Maverick Advocaten N.V. opgestelde rapport "Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart", toegezonden aan uw Kamer per brief d.d. 23 maart 2015, wijst op de noodzaak van deze samenwerking (Kamerstukken II 2014/15, 31 409, nr. 79). Een veilingsysteem stimuleert op zichzelf niet de vorming van structurele samenwerkingsverbanden tussen binnenvaartondernemingen en bevrachters, bijv. in coöperaties.

Opmerking ASV:
De door deze minister zo diep gekoesterde wens tot meer samenwerking tussen de verschillende belangenorganisaties in de binnenvaart heeft door de wijze waarop de samensmelting van de verschillende bonden tot stand gekomen is niets opgeleverd voor de binnenvaart, integendeel. Het zou 'een sterke organisatie' moeten zijn maar BLN (waar inmiddels bevrachters, verladers, pleziervaart en verzekeraars, naast de particuliere schippers lid van zijn) loopt leeg (meer dan 500 leden hebben afgelopen jaar opgezegd) en dat komt omdat er veel te veel tegenstrijdige belangen behartigd moeten worden zodat BLN inmiddels verworden is tot een organisatie van "eenheid in matheid". Ondanks alle rapporten, binnenvaartambassadeurs

en dergelijke blijft het feit dat een waterrijk land als Nederland nog slechts 12% van het binnenlands vervoer over water laat gaan. Het woord samenwerken wordt nu al jaren gebezigd maar zoals ook in het rapport NICE staat beschreven: gewoon tegen iedereen roepen "en nu moet je samenwerken' gaat niet lukken, de mensen moeten het nut ervan zien, dus er moet een doel zijn. Dat doel is er wel met het voorgestelde veilingsysteem AGORA. Daarbij wordt de markt transparanter waardoor de schippers maar ook de verlader beter zicht hebben op wat er op de markt gebeurt..

Omdat vervoer eerder te zien is als een vorm van dienstverlening dan als een product, is voorts de vraag gerechtvaardigd of een veilingsysteem haalbaar is. Er zijn mij hiervan ook geen voorbeelden bekend in de transportsector.
Het patroon van pieken en dalen in de vrachtstroom in de binnenvaart wordt evenmin opgelost met een veilingsysteem.

Een veiling als initiatief van private partijen kan naar mijn oordeel alleen werken indien verladers bereid zijn lading op een openbaar platform aan te bieden, en vervoerders bereid zijn inzicht te geven in beschikbare capaciteit. Onder deze voorwaarden is voor private dienstverleners een businessmodel denkbaar om vraag en aanbod te matchen. Marktwerking bepaalt uiteindelijk de haalbaarheid van een initiatief. Het opleggen van enige vorm van verplichting tot deelname van verladers en vervoerders aan een veiling past niet bij mijn opvatting over marktwerking.
Opmerking ASV:
De ASV ervaart het als bijzonder positief dat de minister aangeeft dat er onder voorwaarden voor private dienstverleners een businessmodel denkbaar is om vraag en aanbod te matchen Ook de ASV is ervan overtuigd dat individuele verladers en vervoerders dit moeten willen, anders heeft het geen zin. We willen er op wijzen dat het systeem zich dan ook richt louter op de spotmarkt, oftewel slechts op 20% van de binnenvaartmarkt. Schippers, verladers, bevrachters en samenwerkingsverbanden die met elkaar contracten hebben afgesloten hoeven zich wat ons voorstel betreft daar niet van te ontdoen.

3
Zijn er andere wijzen denkbaar om te komen tot transparantie van marktgegevens voor bevrachting van schepen? Kunt u toelichten hoe dit kan worden bewerkstelligd? Hoe is dit in andere transportsectoren geregeld?
4
Hoe is dit geregeld in andere landen, bijvoorbeeld in België en Duitsland? Zijn er buitenlandse systemen met een veiling of iets vergelijkbaars, waarvan Nederland zou kunnen leren in dit verband?
Antwoord 3 en 4
In de binnenvaart zijn verschillende digitale platforms actief om verladers en vervoerders te koppelen. Platforms zoals "Vaart" en "Logos" bieden vervoerders informatie over de markt en geven ook indicaties over vrachtprijzen voor droge lading. Daarnaast is er het platform "Bargelink", toegankelijk voor aangesloten deelnemers, waarop zowel vrachten als schepen worden aangeboden.
Ook in het wegvervoer wordt gebruik gemaakt van digitale logistieke platforms voor het koppelen van de vraag van verladers en het aanbod van ladingscapaciteit door vervoerders. De platforms in het wegvervoer zijn soms gericht op specifieke bestemmingen zoals Oost Europa of Scandinavië.

De bestaande platforms in de binnenvaart en het wegvervoer hebben een privaat karakter; de Nederlandse overheid speelt geen rol hierin.

Opmerking ASV:
Hierbij wil de ASV nogmaals wijzen op het rapport van NICE waarin duidelijk staat hoe deze platforms werken en waarom dat van een andere orde is dan wat de bedoeling is van AGORA

In dit verband wil ik nog memoreren dat Panteia in 2013 in mijn opdracht een vergelijkende studie verricht heeft naar de markttransparantie in de binnenvaart in vergelijking met zeven andere sectoren, waaronder goederenwegvervoer, goederenspoorvervoer, luchtvracht en short sea shipping. Hierin is onder meer gekeken naar (wettelijke) regelingen, arrangementen en ontwikkelingen in relatie tot markttransparantie in de sectoren. De belangrijkste aanbeveling van het rapport is dat verbeterde markttransparantie te bereiken is door meer samenwerking tussen binnenvaartondernemingen. Het rapport "Markttransparantie en de rol van tussenpersonen in andere sectoren ter inspiratie voor de binnenvaart" en mijn conclusies hierbij heb ik uw Kamer toegezonden per brief d.d. 15 oktober 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 30 523, nr.80). Samenwerking mag echter niet in strijd zijn met het Europese en nationale mededingingsrecht. Het onder 2 genoemde rapport van STC-Nestra en Maverick geeft aan welke mogelijkheden het mededingingsrecht biedt voor samenwerking in de binnenvaartsector. Conclusie van het rapport is dat het mededingingsrecht ruimte biedt voor samenwerking, waarbij het essentieel is dat deze zich vooral richt op het aanbieden van betere en/of meer efficiënte diensten aan afnemers/verladers.

Opmerking ASV:
De afgelopen jaren hebben aangetoond dat er op deze wijze geen verbetering komt voor de binnenvaart. Zolang samenwerken niet als doel mag hebben dat de positie van de particuliere schipper verbetert zien we dat deze samenwerking de sector niet verder helpt. Een samenwerkingsverband als de ELV is opgestart met als doelstelling de dienstverlening te verhogen (deur tot deur vervoer) en daarmee klanten (verladers) over de drempel te trekken. In de praktijk gebeurt dat niet. Men verkrijgt vooral bestaand werk van andere bevrachters (voor een lagere prijs)

In geen van de landen die zijn aangesloten bij de CCR, waaronder België en Duitsland, bestaat een systeem met een veiling of iets vergelijkbaars.

Opmerking ASV:
In Frankrijk bestaat het wel, alleen is het een heel moeilijk toegankelijke site, en is er geen ruchtbaarheid aan gegeven, dus werkt het in de praktijk niet.

FLITSLAMPJES

Nieuwe wet Frans minimum loon

Vanaf 1 juli 2016 geldt nieuwe Franse regelgeving op het gebied van gedetacheerde werknemers in het vervoer. Deze maatregel is vastgelegd via de Wet Macron van 6 augustus 2015 en het Decreet 2016-418 van 7 april 2016.

Waar gaat het over? Invoering van een detacheringsverklaring met een maximale geldigheidsduur van 6 maanden. Deze verklaring moet op het schip aanwezig zijn.

Doel: Buitenlandse gedetacheerde werknemers die in FRA varen (uitgezonderd transitverkeer) zijn onderworpen aan een minimale basis van Franse arbeidsvoorwaarden, in het bijzonder het Franse minimumloon.

De wet Macron bepaalt dat bedrijven zich moeten registreren, een vertegenwoordiger in FRA moeten aanwijzen en het Franse minimumloon moeten berekenen.

Het gaat hier dus om een implementatie van de Detacheringsrichtlijn. In de presentatie via onderstaande link is meer informatie beschikbaar. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/presentation_formalites_detachement_15_juin_2016-2-2.pdf
Voor de praktijk betekent dit dat iedere werkgever in het transport (het bedrijf dat het loon uitbetaald) van wie het personeel aan boord van een schip werkzaamheden verricht in Frankrijk zich moet registreren. Voor deze registratie kunt u o.a. terecht bij Transport In Nood b.v. www.transportinnood.nl Via het kopje “Aanmelding Frans minimumloon” ontvangt u na invullen van uw gegevens alle benodigde formulieren.

Zelfstandigen hoeven zich niet te registreren, echter moet wel een uittreksel van het KvK Handelsregister getoond kunnen worden. Mocht u hier gebruik van maken willen wij u vragen ons hiervan op de hoogte te brengen ten behoeve van een beoordeling van de impact van deze wet op de binnenvaart.
Bij voorbaat dank.

Petitie snelheidsbeperking zeevaart Westerschelde

Beste binnenvaart collega’s,

naar aanleiding van een voorval met zeevaart op de Westerschelde heb ik een aantal berichten gepost op social media, waar in korte tijd aardig veel op gereageerd is, ben ik benieuwd hoeveel collega’s ik achter me kan krijgen om het steeds groter wordende probleem op de Westerschelde proberen op te lossen.

Dit betreft de snelheden waarmee de zeevaart, binnenvaart oploopt of tegen komt.
Ook deze keer is het weer goed gekomen, maar dat gaat een volgende keer misschien niet op.
VAREN DOEN WE SAMEN!!! toch??

M. Oosdijk

Ondertekenen kan via de link: http://www.petities24.com/snelheidsbeperking_zeevaart_westerschelde

Haven Rotterdam

CDNI-deel B
Het Havenbedrijf Rotterdam verzoekt de binnenvaart om zaken die niet goed verlopen met betrekking tot deel B van het CDNI-verdrag, afval van de lading, te blijven melden bij het Haven Coördinatie Centrum (HCC) hcc@portofrotterdam.com en de ASV. Aan de hand van meldingen kan beoordeeld worden of de bepaling omtrent het verwijderen en inzamelen van ladingafval op de juiste wijze worden nageleefd en waar nodig handhavend kan worden opgetreden.

Handhaving
De ASV heeft vanuit de leden klachten gekregen over momenten waarop Boa’s van het Havenbedrijf controle willen uitvoeren aan boord (bijvoorbeeld tijdens rusttijd van de bemanning of laden/lossen). Ook hier het verzoek uw klachten door te geven aan de ASV en het Haven Coördinatie Centrum. Dit graag met vermelding van datum, tijd en betrokken RPA-vaartuig.

Afgifte huisvuil
Op diverse locaties in Rotterdam staan containers voor de gratis afgifte van huisvuil. Mocht u echter een wacht- of ligplaats weten in Rotterdam en/of de Drechtsteden waar geen container staat, maar wel eentje nuttig zou zijn, wilt u dit dan doorgeven aan de ASV zodat, indien mogelijk, het Havenbedrijf het netwerk kan uitbreiden. Wij willen er tevens aan herinneren dat een volle container gemeld kan worden via mailadres klachtenbuitenruimte@portofrotterdam.com . De bewuste container wordt dan z.s.m. geleegd

Werkzaamheden Oostsluis Terneuzen

Rijkswaterstaat werkt dit najaar aan de Oostsluis in Terneuzen. Op vrijdag 14 oktober om 12.00 uur start het wisselen van de sluisdeuren aan de kanaalzijde. De oude deuren worden vervangen door geconserveerde en gereviseerde deuren. Daarna krijgt de Oostsluis nieuwe besturing, worden de twee bruggen, de deuren aan het binnen- en het buitenhoofd en de spui- en nivelleerinstallatie omgebouwd en worden de sluis en de bruggen geschikt gemaakt voor het bedienen op afstand vanuit de Nautische Centrale Terneuzen.

Verwachte wachttijden

De Oostsluis is door deze werkzaamheden gestremd van vrijdag 14 oktober 12.00 uur tot zondag 13 november 23.59 uur. Tijdens de stremming wordt de beroepsvaart geschut in de Westsluis en Middensluis. De recreatievaart kan mee in de Middensluis. Ondanks dat levert de stremming hinder op voor de scheepvaart. De gemiddelde wachttijd bedraagt naar verwachting 2 à 3 uur en kan bij grote drukte oplopen tot 10 uur. Rijkswaterstaat neemt maatregelen om alles in goede banen te leiden, zoals afspraken over wachtplaatsen en extra scheepvaartbegeleiding door een van de patrouillevaartuigen van Rijkswaterstaat.

Stremming start eerder vanwege onderhoud

Eerder ontving u van ons al informatie over de werkzaamheden in Terneuzen door het project Modernisering ObjectBediening Zeeland (MOBZ). Deze zouden starten op 17 oktober. Graag attenderen wij u erop dat de scheepvaartstremming nu zal beginnen op vrijdag 14 oktober om 12.00 uur, omdat voorafgaand aan de MOBZ-werkzaamheden de deuren aan de kanaalzijde worden vervangen. Rijkswaterstaat combineert tijdens deze stremming zoveel mogelijk werk om zo de hinder te beperken. Het wisselen van de sluisdeuren vindt plaats in het kader van regulier onderhoud en wordt uitgevoerd door de firma Heijmans.

MOBZ

De ombouw van de sluizen naar “bediening op afstand” is onderdeel van het project MOBZ. Rijkswaterstaat verbouwt de bruggen en sluizen in Zeeland zodat die op afstand bediend kunnen worden vanuit twee nautische centrales. Een ervan staat in Terneuzen. Door te bedienen vanuit een nautische centrale kan Rijkswaterstaat het personeel, de bruggen en sluizen efficiënter inzetten. Ook is het zo mogelijk scheepvaart beter door een gehele corridor te begeleiden, waardoor reizen beter te plannen zijn. Alle werkzaamheden in het kader van MOBZ worden uitgevoerd door ENGIE.

Actuele informatie

Actuele vaarweginformatie tijdens de stremmingsperiodes: www.vts-scheldt.net, www.vaarweginformatie.nl of www.sluisplanning.nl. Meer informatie over het project MOBZ: www.rijkswaterstaat.nl/mobz.

Voor informatie over de maatregelen die worden genomen voor de scheepvaart, kunt u de BASS (Berichtgeving Aan de Scheepvaart Scheldegebied) raadplegen: http://www.vts-scheldt.net/default.aspx?path=Berichten/XmlMessageViewer_nl&Id=498adcf3-4c28-4f8d-a690-3171642e74d7&XmlMessageVersion=1

Namens MOBZ,
Wendy Westerlaken
Adviseur Omgevingsmanagement

Verslag branche organisatie overleg met IL en T

4 juli 2016 9.30 uur tot 11.30 uur Groothandelsgebouw C1 -27 Weena Rotterdam

Aanwezig :
Gerard kerster - BLN-Schuttevaer,
lijdia Pater - CBRB,
Robert Kasteel CBRB,
Paul van Ommen - BBZ ,
Carl Kraijenoord - Nautilus(werknemers),
Paul Markusse – ASV,
Benjamin Lubbers – ASV,
ongeveer 7 van ILenT waaronder beleidsmedewerkster, handhaving e.d.

Sfeer was vriendelijk en gemoedelijk met begrip dat wij (Paul en Ben) hier voor het eerst zaten, maar ook wel duidelijk dat je wel met hele goede argumenten moet komen wil men hier nog iets veranderen. Heel misschien de opsporing via AIS dat we die nog tegen kunnen houden, BLN-Schuttevaer heeft niet geprobeerd om dit uit te ruilen tegen bemanningsvoorschriften zoals wij vreesden. Ook voor de eerste keer aanwezig iemand van Nautilus (werknemers)

Behandelde punten :
A tot en met E indeling bij de controles van binnenvaart om efficiënter te werken. Men lijkt zich in deze lijn vastgebeten te hebben. De bezwaren van de ASV zijn bekend en liggen nu ter beoordeling bij de minister. Het was schijnbaar niet de tijd en plaats om hier nogmaals bezwaren te uiten. Dit geldt ook voor opsporing via AIS. Er zijn 160 schepen die in de categorie E vallen.

Niet besproken tijdens deze vergadering, maar nu het een beetje bezonken is bedenk ik me, zijn er toch wel twee heilige huizen omvergetrokken. Namelijk het gebruik dat het ene ministerie geen gegevens mag uitwisselen met het andere (want partners in dit systeem zijn ILenT, RWS, politie en Havendiensten Rotterdam en Amsterdam). Wat men na de tweede wereldoorlog geen goed idee meer vond i.v.m. mogelijk misbruik.

Het andere heilige huisje is dat men AIS wil gebruiken voor opsporing van moeilijk te traceren en nog niet gecontroleerde vaartuigen, zelfs als er nog geen misdrijf gepleegd is. Dit tegen de afspraken in bij invoering van verplichte AIS. Persoonlijk vind ik de beweegredenen van efficiency niet zwaarwegend genoeg om dit allemaal overhoop te halen.

Er zijn extra controles te verwachten van passagiersschepen op het bezit van geldige certificaten m.b.t. halfopen daken, brandblussers e.d.. Dit i.v.m. vele klachten over beunhazerij. Extra controles ook te verwachten op containerschepen BUITEN de kantooruren omdat men wil bezien of het beeld ‘s nachts en in het weekend hetzelfde is als overdag .

Boeteverhogingen (voorlopige analyse) Op de vorige vergadering was afgesproken dat ILenT met harde cijfers zou komen. Nou, dat hebben ze dus gedaan! Een keurig compleet rapport ter inzage van 12 pagina’s met harde cijfers over het jaar 2015. Invoeringsdatum boeteverhogingen 1 juli 2015 .

5331 inspecties, 1434 waarschuwingen en 462 inspecties met boetes(8,5%), waarvan 100 inspecties meerdere boetes. Totaal aantal boetes 590 .

Dit rapport wordt pas vrijgegeven nadat de minister de Kamervragen heeft beantwoord. Na schiften van vormfouten ,indienen van zienswijze en bezwaar maken resten 386 daadwerkelijke boetes. Indienen van zienswijze en bezwaar maken, leiden in ongeveer een op de drie gevallen tot seponeren. Het aantal boetes is na invoering niet omhoog, maar wel de bedragen, waarbij opvalt dat vooral bij boetes voor technische onvolkomenheden men rekening houdt met de omstandigheden en niet vaak beboet wordt met het maximale normbedrag.

Het zwaartepunt ligt toch wel bij vaartijden- en bemanningscontrole of vooral combinaties daarvan. Een boete bij wat men “een object “ noemde van 52.500,00 euro was degene met de gouden medaille voor meermalen stelselmatig overtreden van de vaartijden en bemanningseisen. Diegene heeft zonder bezwaar te maken de boete betaald en ook geen zienswijze ingediend, wat de voorzitter het commentaar ontlokte dat de boetes dus niet te hoog waren en ze de minister niet gingen adviseren om het stelsel te veranderen. Wat bij mij de reactie ontlokte dat veel mensen hieraan failliet zouden gaan en of men wel besefte dat boetes betaald worden van privégeld en niet van de omzet.

Wat cijfers:
70 boetes hoger dan 2500 euro, de hoogste boetes: 3x vaartijdenboek, 17x bemanning, 5x technische overtredingen (brandblussers, lekke uitlaat, exploitatievorm, draaiende delen niet afgedekt, ankers e.d.), 10x overige

Deze heb ik geschat uit een puntengrafiek:

	Voor 1 juli	na 1 juli
> 5000 euro	2	>20
4000-4999 euro	0	>10
3000-3999 euro	0	>10
2500-2999 euro	1	> 20
2000-2499 euro	0	>10
1000-1999 euro	50	2
< 1000 euro	300	< 200

(> groter dan, < kleiner dan)

Je ziet dus duidelijk een verschuiving na 1 juli richting veel hogere boetes . Mijns inziens gaat het niet meevallen om dit beleid enigszins om te buigen. Het goede nieuws is dat BLN-Schuttevaer voor het overgrote deel op onze lijn zat en ook een voorbeeld gaf dat iemand een boete had gekregen voor een lekkage die sterk overdreven leek, omdat deze man verder altijd alles in orde had. Waarop de enige reactie van de man van Nautilus was dat er op de weg ook geen rekening werd gehouden met omstandigheden. Daar hebben we dus ook niet veel aan.

ILenT wil ervan af dat schepen met innovaties steeds een voorlopig certificaat krijgen omdat de wetgeving ze niet bij kan benen en ze ook nog met het buitenland rekening dienen te houden. Oplossing is moeilijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor waterstof in de inlaat toevoegen en ik denk zelf ook voor dat GTL. Probleem is dat je dan wel voorop loopt met vergroening, maar geen Green Award kan krijgen. Het betreft hier niet de normale keuringen daarvoor blijft gewoon het normale gebruik gehandhaafd .

Beleid communautair en Rijnvaart : hier heeft de ASV een notitie van ILT gekregen over het precieze beleid. Deze notitie is bij dit verslag gevoegd en de vraag is of het voor de diverse achterbannen op deze wijze duidelijk is.

BBZ suggereert een openbaar register van gecertificeerde schepen ter bestrijding van de beunhazerij in de bruine vloot. Haken en ogen hieraan zijn dat pas in 2018 men verplicht schijnt te zijn een certificaat te hebben. Eventueel mogelijk via de nieuwe wet “open overheid “ die bij de 1e kamer ligt en regelt dat de overheid alles openbaar maakt TENZIJ. Wordt vervolgd .

E-mails aan de SI schijnen onbeantwoord te blijven als men ze aan personen adresseert volgens BBZ . Antwoord van ILenT: Adresseer ze aan M.I.K .

Problemen met scheepsmeting (wachttijden) zijn moeilijk op te lossen door kleine personeelsbezetting en wisselende hoeveelheid aanvragen.

Volgende brancheoverleg zal ergens in oktober plaatsvinden.

Benjamin Lubbers

Memo ILT aangaande switchen Certificaat van Onderzoek (Rijn - EU /R)

Onderstaande memo hebben wij ontvangen van de Inspectie Leefomgeving en Transport tijdens het brancheoverleg van 4 juli jl. Wij hopen dat de binnenvaart hiermee duidelijkheid is verschaft omtrent dit vraagstuk.

Switchen Certificaat van Onderzoek (Rijn - EU /R)

Deze memo is gemaakt naar aanleiding van vragen door de verschillende certificerende instellingen en branchevereningingen of het mogelijk is om met een binnenvaartschip te switchen van een Rijn-certificaat naar een communautair certificaat en vervolgens terug naar het Rijncertificaat te gaan.

Ook tijdens de ASV ledenvergadering zijn hierover aan ILT vagen gesteld en in deze memo zal ILT zijn interpretatie uitleggen.

De certificering van binnenvaartschepen kent in principe drie systemen.

1. Binnenvaartschepen met een Nationaal Certificaat van Onderzoek (CvOB) Deze vaartuigen mogen uitsluitend binnen Nederland varen en zijn gecertificeerd op basis van de binnenvaartwet, binnenvaartbesluit, binnenvaartregeling en bijbehorende bijlagen.
2. Binnenvaarschepen met een Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen (CBB). Deze vaartuigen zijn gecertificeerd op basis van de EU Directive 2006/87/EG en voldoen aan de eisen genoemd in Annex II.
3. Binnenvaartschepen met een Certificaat van Onderzoek voor de Rijn (CvOR) Deze vaartuigen zijn gecertificeerd op basis van het Reglement Onderzoek

Schepen op de Rijn (ROSR)
Interpretatie ILT:

De scheepseigenaar kiest bij nieuwbouw voor een certificeringssysteem. De Commissies van Deskundigen in de lidstaten inspecteren de schepen volgens behorende normenkader en indien het vaartuig voldoet wordt het Certificaat van Onderzoek afgegeven.

Het is mogelijk om van het Rijn systeem naar het EU systeem over te stappen.

Het is NIET mogelijk van het EU systeem naar het Rijnsysteem over te stappen.

Indien men na het “verlaten” van het Rijn systeem opnieuw een Rijncertificaat wenst dan zal het vaartuig zich uitsluitend als NIEUW schip kunnen registreren. Dit betekend dat men geen gebruik mag maken van overgangsbepaling.

Ook met een Communautair CvO (CBB) mag een bestaand schip zone R gebruiken, indien dit schip op 3O-12-2008 een geldig CvO-R had, gebaseerd op het ROSR geldend op 31-12-1994 en gebruik maakt van de overgangsbepalingen uit H24.

Mogelijkheden met een CBB zijn:

- A. Voor nieuwbouw schepen gelden identieke eisen als een Rijncertificaat. Men voldoet volledig aan de technische eisen zonder recht op overgangsbepalingen. Het vaargebied in beide systemen is gelijk t/m zone 3 wateren, inclusief zone R.
- B. Voor bestaande schepen:
- B1 Met vaargebied inclusief zone R (internationale Rijnvaart). Voldoen aan Bijlage II, met overgangsbepalingen uit H24.
- B2 Zonder vaargebied zone R (internationale Rijnvaart). Voldoen aan Bijlage II, met overgangsbepalingen H24a

Nieuwe categorie schepen (passagiersschepen, drijvende werktuigen en pleziervaartuigen) mogen dankzij Artikel B ook afwijkingen van Bijlage II, mits dit geen klaarblijkelijk gevaar is. Deze afwijkingen worden, met vermelding van de artikelen, in het CvO aangetekend bij punt 52.

Re1) = CvO-B

De Schepen die in NL gecertificeerd zijn met een Nationaal Certificaat van onderzoek worden bij verlenging van dat certificaat naar een CBB omgezet waarbij het vaargebied beperkt blijft tot de Nederlandse wateren. Als voorbeeld zijn (open) rondvaartboten, veerponten en veerboten te noemen. Hierdoor vereenvoudigd en standaardiseert de administratieve afhandeling voor de eigenaar, keuringsinstelling en de ILT. Bovendien is met een CBB geen discussie over Rijnkruisend verkeer relevant, immers de Rijn is in EU Directive 2006/87/ÉG geregistreerd als een Nationaal zone 3 water. De categorie CvO-B verdwijnt op termijn en gaat over naar het Europese systeem.

Re2) = CBB =

Door harmonisatie van de technische voorschriften is sinds 30-12-2009 gelijkwaardigheid van het Rijn systeem en EU systeem bereikt. In Artikel 3, eerste lid onder a, van de EU directive 2006/87/EG is vastgelegd dat nieuwe schepen met een CBB worden toegelaten tot de vaart op de Rijn. Hierbij staat duidelijk dat het vaartuig dan volledig voldoet aan bijlage IL

Bestaande schepen mogen daarbij gebruik maken van de overgangsbepalingen genoemd in Hoofdstuk 24.(gelijk aan de Rijnschepen) Hier is de mogelijkheid geboden de schepen uit het Rijn systeem te laten overstappen naar het EU systeem met behoud van hun oorspronkelijke vaargebied en technische standaard.

Let op: Art. 24.01, eerste lid geeft aan dat de schepen op 30-08-2008 een geldig CvO-R moesten hebben om van 24.02 en 24.03 gebruik te mogen maken. Schepen die op die datum geen geldig CvO-R hadden mogen alléén van Art 24.06 gebruik maken. Hierdoor zijn schepen pas toegelaten tot zone R wanneer zij als basis volledig voldoen aan het ROSR 1995.

Eenmaal binnen het EU systeem kan men ervoor kiezen gebruik te maken van de overgangsbepalingen uit H 24a. In dat geval mag men geen gebruik maken van zone R. Indien men later toch weer toegelaten wil worden tot de zone R dan is dit slechts mogelijk als voldaan wordt aan Artikel 24.06 EN indien het schip op 1 jan 1995 zonder overgangsbepalingen voldeed aan het ROSR 1995.

Gelijkwaardigheid EU-systeem en Rijnsysteem is beperkt. De vorige EU directive (82/7L4/EU) was uitsluitend voor sleep-, duw- en vrachtschepen binnen de EU van toepassing. In Artikel 2 werden zelfs vele scheepstypes expliciet uitgesloten van certificering. In NL zijn diverse schepen gecertificeerd met een Communautair Certificaat voor Binnenvaartschepen (CBB) en daarmee mag op alle Europese binnenwateren gevaren worden die door de lidstaten in Bijlage I genoemd werden BEHALVE op zone R (Internationale Rijnvaart). In deze oude directive werden in annex II de technische voorschriften opgenomen die sinds 1976 van kracht waren op de Rijn. Er was geen gelijkwaardigheid met het Rijn-systeem. Door de aanpassing van de Directive \2/7L7/EG naar 2oo6/87/EG is deze gelijkwaardigheid WEL tot stand gekomen. Gelijktijdig zijn de minimale technische eisen aan binnenvaartschepen aangepast naar de stand van de Rijn in 1995.

Verloop discussie Rijnkruisend verkeer

De afgelopen 8 maanden is er in diverse overleggen gesproken over welke (technische) voorschriften van toepassing zijn en/of moeten zijn op schepen die in Nederland wel de wateren bevaren in de Akte van Mannheim (Waal/Lek/Nederrijn), maar niet de Duitse-Nederlandse grens passeren. Om de leden van ASV volledig te informeren hebben we het verloop en conclusie van de discussie in de nieuwsbrief opgenomen.

Uit het verslag OTNB 1 oktober 2015

5. Rijnkruisend verkeer
In het RSP (bemanningseisen) is een bepaling opgenomen met een uitzondering voor Rijnkruisend verkeer. Voor de over CCR-reglementen heeft het Openbaar Ministerie destijds in een Aanwijzing Binnenvaart opgenomen dat afwijkingen toestaat op Akte-wateren, bijvoorbeeld ten aanzien van technische eisen (Aanwijzing Binnenvaart, hoofdstuk V art. 1.4) . De binnenvaart is daarin afhankelijk van toezichthouders en handhavers.

Er is gevraagd om een uitzondering op te nemen in het RPR voor de AIS-verplichting, maar de CCR vond dit problematisch m.b.t. de Akte van Mannheim. Het Nederlandse ministerie wil nu de problematiek inventariseren en vervolgens het Rijnkruisend verkeer bij wet regelen in het ROSR. De sector is gevraagd om zaken aan te dragen die zij evt. in deze wet opgenomen willen hebben.

De ASV geeft aan dat deze discussie al ruim 100 jaar oud is en dat er geen noodzaak is geweest om het bij wet te regelen. BLN-KSV vindt dat de Aanwijzing Binnenvaart duidelijk genoeg is en ziet eveneens geen noodzaak voor een wet.

Het ministerie wil het ene doen (inventariseren) en het andere niet laten (Aanwijzing Binnenvaart). De inventarisatie zal volgend OTNB worden besproken en de sector kan zaken in februari 2016 aanleveren.

Tevens stelt het ministerie de vraag wat in het kader van de inventarisatie als Rijnkruisend verkeer moet worden gezien. De ASV ziet dat zoals het in de bemanningseisen wordt gesteld; als tijdens de reis de Nederlands/Duitse grens niet wordt gepasseerd, maar wel de Akte-wateren worden bevaren is het Rijnkruisend verkeer.
Uit het verslag overleg Rijnvaartcommissaris 13 oktober 2015

Rijnkruisend verkeer
Dit onderwerp is besproken in het OTNB. In Nederland geldt de ‘aanwijzing binnenvaart’ met een vrijstelling voor rijnkruisend verkeer. Volgens Gerard is deze aanwijzing redelijk helder. Volgens het Nederlandse ministerie is het niet helder, althans ze hebben de sector gevraagd om aan te geven wat zij vrijgesteld wil hebben op het Nederlandse deel van de Rijn. Gerard zal de tekst rondsturen met het verzoek te checken of deze helder is. Het betreft een Nederlandse aanwijzing die geen accordering van de CCR behoeft.

Uit het verslag overleg Rijnvaartcommissaris 29 maart 2016

Er zijn veel zaken besproken tijdens het OTNB vanochtend waaronder het Rijnkruisend verkeer. Voor een goede weergave van de s.v.z. is hieronder een passage uit het verslag van het betreffende OTNB opgenomen.

“Na de vorige oproep zijn reacties ontvangen van de Waterbouwers en het CBRB. Gert licht toe dat er twee terreinen zijn waarop wellicht reden voor afwijking is: politievoorschriften en technische eisen aan vaartuigen.

CBRB geeft aan dat de regelgeving voor Rijnkruisend verkeer invloed heeft op het nationale personenvervoer over water. Eise vult aan dat passagiersschepen onder artikel 8 vallen (nieuw onder de richtlijn 2006/87).

Het verzoek is/blijft om bij de achterban na te gaan welke afwijkingen noodzakelijk zouden zijn: techniek, nautisch dan wel bemanning. Technische afwijkingen staan onder punt 52 van het certificaat. Legalisering van alle afwijkingen is onhaalbaar; daarom graag een goede onderbouwing waarom afwijkingen nodig zijn en waar dan wel aan voldaan kan worden. Input graag naar Gert”

Het is allemaal heel onduidelijk wat het ministerie voor beleid wil gaan voeren hieromtrent. De ASV heeft in het OTNB gewezen op de goed functionerende praktijk, via een Handhavingsrichtlijn van het Openbaar Ministerie, van de afgelopen 110 jaar en er is gepleit voor het behoud daarvan. In de paraplusessie van de Nederlandse delegatie is dat ook als zodanig afgesproken.

OTNB-Techniek 07-06-2016

Voorafgaand:
Er is gebleken dat er een nieuwe Aanwijzing Binnenvaart is geldend vanaf 1 juni 2015.
Zie:
http://wetten.overheid.nl/BWBR0036644/2015-06-01

Daarin staat onder 5 - 1.3:

1.3. Rijnkruisend scheepvaartverkeer
Als gevolg van een aantal wetswijzigingen (o.a. de invoering van de BVW) komt de regelgeving voor de aktewateren en niet-aktewateren de laatste jaren steeds meer overeen. Mocht er nog sprake zijn

van verschillen, dan kan toepassing van de voorschriften tot ongewenste situaties leiden voor schepen die de aktewateren bevaren, maar de grens met Duitsland niet passeren noch hebben gepasseerd. Voor dit zgn. ‘Rijnkruisend scheepvaartverkeer’ worden afwijkingen toegestaan, mits wordt voldaan aan de (voor de niet-akte wateren geldende) bepalingen bij of krachtens de BVW.

Voor de volledigheid de tekst uit de oude Aanwijzing:

1.4. Rijnkruisend scheepvaartverkeer
Als gevolg van een aantal wetswijzigingen (o.a. de invoering van de BVW) is de regelgeving voor de aktewateren en niet-aktewateren de laatste jaren verregaand geharmoniseerd. Verschillen tussen de wettelijke voorschriften met betrekking tot technische eisen en vereiste vaarbewijzen voor aktewateren en niet-aktewateren zouden tot het verleden moeten behoren. Mocht er desalniettemin sprake zijn van minieme verschillen, dan kan onverkorte toepassing van het ROSR 1995 en het ‘Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn’ (RSPR) tot ongewenste situaties leiden voor schepen die de aktewateren bevaren, maar de grens met Duitsland niet passeren noch hebben gepasseerd. Voor dit zgn. ‘Rijnkruisend scheepvaartverkeer’ worden afwijkingen toegestaan, mits wordt voldaan aan de (voor de niet-akte wateren geldende) bepalingen bij of krachtens de BVW.

Het is dus helemaal niet geschrapt. Het Openbaar Ministerie heeft het zelfs vereenvoudigd en wellicht nog duidelijker gemaakt door het ROSR en RSP weg te laten. Rest een generieke verwijzing naar de bepalingen van de BVW.

Tijdens het OTNB is het aan de orde geweest en er kan geconcludeerd worden dat de aanwijzing Rijnkruisend verkeer wel degelijk nog bestaat. Het ministerie vond het daarop verdedigbaar (richting CCR) dat schepen met een communautair certificaat in ieder geval geen problemen zouden moeten ondervinden. Voor schepen die helemaal geen certificaat hebben en dat vóór eind 2018 wel moeten hebben (artikel 8 van Richtlijn 2006/87) ligt dit anders.

Wij, de Algemeene Schippers Vereeniging, trekken de conclusie dat er ten aanzien van de belangen van onze leden geen verdere actie vereist is met betrekking tot het Rijnkruisend verkeer.

Foto Tineke Veuger

Spitstijden Beekse Brug geoptimaliseerd!

Op 7 Juli jl. hebben we gesproken over de bedieningstijden van de Beekse brug. De gemeente Laarbeek, Provincie Noord-Brabant, Koninklijke BLN-Schuttevaer, Algemeene Schippers Vereeniging, busonderneming Hermes en Rijkswaterstaat, hebben de doorstromingsgegevens van de scheepvaart en het wegverkeer in kaart gebracht in relatie tot de brugopeningen van de Beekse brug.

Hieruit blijkt dat sinds invoering van de vaste bedieningstijden de filelengte van het wegverkeer is afgenomen in de ochtendspits, omdat de scheepvaart gezien de vaartijden veelal vóór de spits de Beekse brug al is gepasseerd.

In de avondspits is er minimale afname te zien van de filelengte. Opvallend is hierbij de filelengte op de N615 richting Gemert rond 17.30 uur. Hierbij lijkt vooral de inrichting van het kruispunt de oorzaak van de filelengte.

In de laatste 2 maanden zijn ook de wachttijden bijgehouden van de scheepvaart. Voor de wachtende schepen was dit gemiddeld 20 minuten bij de Beekse brug. Rijkswaterstaat gaat de brug bedienen om 07:38 08:18 16:34 17:14. Dit geeft de scheepvaart meer ruimte om op tijd op de plaats van bestemming te komen en geeft grotere kans dat de scheepvaart kan doorvaren. Doorvaren van de scheepvaart zorgt voor kortere openingstijden van de Beekse brug. Tevens verbeteren rijtijden van de bus en het wegverkeer. De bedieningstijden gaan in op 8 augustus 2016!
De Provincie Noord-Brabant en de gemeente Laarbeek zijn in gesprek over de doorstroming van het verkeer op het kruispunt.

Sluiting Noordervaart

MAATSCHAPPELIJK BELANG (kleine) VAARWEGEN

n.a.v. de geplande definitieve sluiting Noordervaart (Nederweert-Beringe),
ofwel: wat wij daarvan zouden vinden.

Heeft zo'n kanaal nog waarde, of kunnen we het beter "waardig" sluiten?

Breek me de bek niet open!!

In principe ben ik NOOIT voor sluiting van kanalen. Maar een doodlopend kanaal heeft altijd het extra nadeel, dat het ook voor doorgaande pleziervaart niet echt interessant is.

Waardig sluiten? Sluiten zal onontkoombaar zijn. Of dat waardig moet gebeuren? Misschien op basis van historische achtergronden: Jammer, dat het laatste stukje van Panningen naar Venlo niet is gegraven zoals door Napoleon gepland als afsluitend onderdeel van "zijn" Seine-Nord verbinding.

Toevallig recent een kopie van een antieke overzichtskaart vaarwegen uit die tijd opgeduikeld.

Maar waardig met RWS of KSV in de picture? Echt niet.
RWS heeft jaren geleden de doodsteek gegeven aan dit kanaal door halverwege een klapbrug te vervangen door een dam met een rotonde.Hierdoor werd het regionale handelsgebied Beringe/Panningen al afgesloten van het vaarwegennet.

De maatschappelijke baten wogen, cq. wegen niet op tegen de maatschappelijke kosten?

Het is hier een klein voorbeeldje van hoe het eraan toe gaat en nog verder zal gaan met de kleine Franse kanalen:
Eerst pleeg je geen onderhoud, dan worden de vaaromstandigheden slechter en daarmee onrendabeler,
vervolgens wordt er te weinig gebruik gemaakt van een kanaal, bedieningstijden beperkt, op personeel bezuinigd en daarna nog alleen voor waterbeheer (zie de Franse Maas) intact gelaten.

Wij zijn, ik denk eind tachtiger jaren, nog wel vanuit Frankrijk met tarwe naar Beringe geweest, op inderdaad 1,65m., eerst lichten in Weert.

Daarna midden negentiger jaren nog enkele sporadische keren naar de fa. Roost,omgeving Nederweert, met kunstmest.

Een halve dag varen vanaf Stein, maar 2 dagen van tevoren de sluismeester bestellen om binnengeschut te kunnen worden.
Het zal rond die periode geweest zijn, dat besloten is, om voor die rotonde een dam in het kanaal te leggen en daarmee Beringe af te sluiten van scheepvaart. Twee bouwmaterialenbedrijven en een veevoederbedrijf zijn vermoedelijk toen, na protest, met een vergoeding akkoord gegaan. Daarna alleen nog aanvoer per as, met die kleine hoeveelheden al snel efficienter als per schip.

Maar ook door die beperking in diepgang, want volgens mij was het ook daar, in de geest van Napoleon,
oorspronkelijk 1,90m.

In verband met die afdamming heeft, voor zover ik weet, KSV nooit echt aan de bel getrokken. Voor RWS ging gewoon, zoals op heel veel plaatsen bij kleine vaarwegen, het wegtransport vóór.

Verhouding maarschappelijke kosten/opbrengsten? De Markt moet zijn werk doen, zoals de minister steeds stelt.
En daarin grijpen we niet in. Dus het goedkoopste vervoer trekt aan het langste eind.

Kijk naar Weert: Een haven, die niet meer gebruikt wordt, boven sluis 16 nog één bruikbare kade voor bouwmaterialen (waar niemand meer lost), één kade is al opgedoekt, terwijl er een bedrijventerrein ligt met kraan. Wat te koop is, maar waar een nieuwe eigenaar dus geen waterovershlag meer kan doen.

Twee grote industrie terreinen met grote bedrijven, ook in de bouwsector, maar alles per as.

Gelukkig nog een graansilo, die veel per schip doet. De haven van Budel wordt vernieuwd en ingericht voor container-overslag en zelfs bulk? Volgens ingewijden bij WPS alleen om België te pushen, om de IJzeren Rijn tot Budel de moderniseren.
Containeroverslag is door de beperkte brughoogte bij voorbaat onrendabel, in Budel nog erger als in Nederweert bij WPS.

Maatschappelijk belang? Hoe groot moeten de problemen op de weg nog worden eer dat als maatschappelijk belang eens door gaat wegen ten voordele van ook de kleine kanalen?

Voor wat betreft de fa. Roost: Daar spelen ook nog andere belangen: Ook wanneer je bij Roost lost, kan het niet rechtstreeks bij hen in de opslag, want de drukke Rijksweg zit ertussen.
Dus ook daar (een beetje) natransport.
De dichtstbijzijnde losplek is Nederweert: daar kunnen ze wel met 700 ton voor de wal komen, als het niet meer is met een kempenaar-koppelverband. Het is een kade van Wessem Port Services, die hebben eigen vrachtwagens en doen ook de aanvoer naar de scheepsbelading in Stein. Zullen het dus ongetwijfeld ook wel die 5 kilometer verderop naar Roost willen brengen, of rechtstreeks naar een klant. Of rechtstreeks vanaf Stein naar een klant....

Je zult sluiting dus niet tegen kunnen houden. Het mooiste zou zijn, als je bij RWS wisselgeld zou kunnen bedingen ten behoeve van klein vaarwater, maar wat?

Groetjes,
Jos.

Canal van Briare alweer gestremd

In de nacht van 30 op 31 mei stortte de dijk op PK 38.550 (bij Montcresson) van het Kanaal van Briare in. Net als op vele plekken in Frankrijk kampte men met enorme wateroverlast en de slecht onderhouden dijk kon dit niet aan.
Net nu er een nieuwe start was gemaakt van het intensief gebruiken van deze vaarweg voor beroepsvaart lijkt het door achterstallig onderhoud en de ongunstig gezinde weergoden een spaak in het wiel gestoken te worden van de ambities van de regionale VNF en het daar opgestarte bedrijf AGREGATS du CENTRE.

Afgelopen jaar is er veel Franse mediaaandacht geweest voor de hernieuwde ingebruikname voor de binnenvaart van het Kanaal van Briare. Hoewel het kanaal nog wel gebruikt werd als doorvaart door de binnenvaart was er nauwelijks sprake van laden en/of lossen in het kanaal. Er was dan ook veel enthousiasme toen er weer een laad-en loskade werd gerealiseerd bij Givry (in de buurt van Nevers) Het bedrijf AGREGATS du CENTRE had een concessie van 20 jaar in de wacht gesleept om zand en grind vanuit de Loire naar Bonneuil (Parijs) te vervoeren waarbij de retourvracht uit grond bestond.
Deze 5 dagen duren de reis loopt via de rivieren de Marne, de Seine, de Loing, en de kanalen lateral a la Loing (evenwijdig aan de Loing), het kanaal van Briare, en het kanaal lateral a la Loire.

Kortdurende vreugde
Eindelijk kwam er weer werk bij voor de spitsen die de laatste jaren zoveel werk zijn kwijtgeraakt. Men had het over 30 spitsen die constant aan het werk konden zijn. De realiteit was dat mede door het slechte onderhoud van de vaarwegen schepen elkaar moeilijk konden passeren waardoor het maximum van 15 spitsen eerder aan de orde was.
Maar 15 spitsen die constant werk hebben is een positieve ontwikkeling voor deze categorie.
De vreugde was echter van korte duur. Nadat afgelopen jaar het kanaal al een maand gestremd is geweest vanwege noodzakelijk onderhoud lijkt de huidige stremming van veel langere duur te zijn.
Volgens de VNF Direction Territoriale Centre-Bourgonge, charge de mission 'transport' is de termijn voor de reparaties 'enkele maanden'. Dat het lang zal duren voor het weer gebruikt kan worden lijkt evident:
Na de dijkdoorbraak heeft men enige noodreparaties uitgevoerd om erger te voorkomen.
Maar nu moet het hele kanaal langsgelopen worden om te kijken of er nog meer schade is, daarna wordt alles bestudeerd waarna besloten wordt hoe en wat men zal gaan repareren. Vervolgens moet er bepaald worden wie het werk gaat uitvoeren. Inmiddels loopt het tegen vakantietijd dus dat zal de zaak niet vlotter doen verlopen.

Desastreuze gevolgen
Dit alles zou wel eens desastreuze gevolgen kunnen hebben voor de continuïteit van het vervoer over water via deze kanalen. De VNF heeft bedongen dat het vervoer over water plaats zal vinden maar die kan daar het bedrijf AGREGATS du CENTRE natuurlijk niet meer aan houden in deze omstandigheden. Wat betekent dat voor de toekomst? En wat zijn de gevolgen voor het bedrijf AGREGATS du CENTRE zelf? Voor de sluiswachters die hoopvol waren omdat "hun" kanaal weer volop gebruikt werd?
Al eerder werd duidelijk dat de VNF 70% gaat bezuinigen op onderhoud van de kleine vaarwegen. Het blijkt essentieel dat dit beleid snel wordt herzien.

Sunniva Fluitsma

Foto Peter Mastenbroek

Reactie van de ASV op het rapport van REBEL

Huisvuilproblematiek:
de ASV trekt zich terug uit overleg met ministerie en distantieert zich van de conclusies uit het rapport “evaluatie inzameling overig scheepsbedrijfsafval in de binnenvaart”

7 juli jl heeft Minister Schultz het rapport “evaluatie inzameling overig scheepsbedrijfsafval in de binnenvaart” aan de Tweede Kamer aangeboden.

De ASV is, voorafgaande aan de totstandkoming van dit rapport, een aantal malen aanwezig geweest om input te geven op de zaken wat betreft de huisvuilproblematiek.
Inmiddels ligt er een rapport wat dan wel tot stand is gekomen na overleg met de verschillende organisaties (CBRB, BLN, VIBia en ASV) maar waar geen goedkeuring van die organisaties voor is gevraagd. Oftewel, de organisaties zijn dan wel gehoord maar Rebel heeft zelfstandig haar rapport geschreven. De ASV distantieert zich van zowel het uitgangspunt van dit rapport (het abonnementensysteem zelf wordt niet aan de orde gesteld, slechts een “verbetering” van dat systeem mocht besproken worden), als conclusies die Rebel trekt in het rapport.

Inmiddels is door het ministerie IenM aan de diverse organisaties gevraagd om invulling te geven aan de conclusies van het rapport en daarvoor de organisaties uitgenodigd voor een overleg.
De ASV heeft zich voor dat overleg afgemeld. De reden hiervan is dat de ASV op voorhand duidelijk heeft gemaakt op geen enkele manier medeverantwoordelijk gemaakt willen worden aan een systeem wat misschien juridisch mogelijk is, maar volgens de ASV in strijd met de geest van het CDNI akkoord is. Volgens de ASV is het draagvlak voor de richting die nu ingezet wordt niet aanwezig onder de schippers. Bovendien wil Nederland dit systeem het liefst internationaal maken, ergo dat de ons omringende landen dit ook op deze wijze gaan toepassen. Dat maakt de zaak niet beter. Het mee mogen praten maar niet mee mogen beslissen hebben we nu gehad. Het nader invullen van die beslissing, daar werkt de ASV niet aan mee.

Omdat er door het ministerie gevraagd is om een inhoudelijke reactie doet de ASV dat bij deze:

Reactie van de ASV op het rapport van REBEL:

REBEL noemt het feit dat het terugbrengen van het aantal containers van (meerdere containers per locatie) op 95 locaties terugbrengen naar 1 container op 25 locaties (zelfs bij Willemstad of Vreeswijk) “een goede dekking”. De ASV vindt die benaming ongepast gezien het feit dat er nog slechts 10% over is van de oorspronkelijke aantallen containers .

Verder wordt er geschreven:
Er staat een abonnementen systeem dat in de basis werkt. Echter deze werking is nog niet optimaal.
Deze conclusie wordt niet gestaafd door cijfers: 1 op de 12 schippers (8,3% van de 6.000 Nederlandse bedrijven) of internationaal gezien 1 op de 20 schippers (5% van de 4.000 buitenlandse binnenvaartondernemingen) vindt dit kennelijk geen goed systeem, alleen rederijen, die geen andere keus hebben, werken volop met dit abonnement

ik heb Rebel gevraagd te zoeken naar mogelijkheden voor verbetering van het huidige systeem binnen de randvoorwaarden van kostendekkendheid en het principe “de vervuiler betaalt”.

Dit betekent dat er geen discussie mogelijk was en is over of er wel zo’n systeem moet zijn, de schippers mogen hooguit kiezen hoe het systeem uitgevoerd moet worden. Nu lijkt het erop alsof omdat alle organisaties gehoord zijn ook alle organisaties akkoord zouden zijn. Wij willen dat misverstand voorkomen. De ASV heeft op geen enkel moment haar fiat gegeven aan het eindrapport van REBEL.

De ASV heeft gedurende de overlegperiode een aantal stukken aangeleverd om onze positie en insteek duidelijk te maken, maar het lijkt erop dat het ministerie van IenM er nu toch van uitgaat dat, omdat we gehoord zijn, we met het principe van de abonnementen akkoord zijn. Het lijkt erop dat het ministerie IenM vindt dat het moment aangebroken is dat de organisaties hun taak moeten vervullen die inhoudt: de achterban informeren en mee laten doen om de werking van de abonnementen te verbeteren waardoor het hele systeem wel draagvlak zou krijgen. Wij hebben altijd uitgesproken dat dat onze intentie niet is en ook niet zal worden.

De ASV wil er ten overvloede nogmaals op wijzen dat het de minister is die heeft gekozen voor een duur gesloten systeem waarbij men het prijskaartje bij de schipper legt met de woorden “de vervuiler betaalt”. Maar schippers hebben niet om een gesloten systeem in de grond gevraagd.

We blijven ook nog steeds met onbeantwoorde vragen zitten zoals:
Wat waren de kosten precies van het oude systeem? En waarom blijft ons huishoudelijk afval in de terminologie “bedrijfsvuil”.
Nog een reactie op stukjes uit het rapport onderstreept van Rebel.

Wij zien zowel voor IenM als voor de branche een verantwoordelijkheid om een verbeterd systeem te laten slagen.

De ASV voelt hier zich niet voor verantwoordelijk. Er is slecht geluisterd en niets gedaan met de geuite kritieken laat staan dat de ASV zich hierop aangesproken hoeft te voelen.

Als zoveel mogelijk partijen, waaronder havens, gemeenten, IenM, RWS, SAB en binnenvaartondernemers samen aan een systeem werken, ontstaat een werkbaar systeem in lijn met het CDNI-verdrag, inspelend op de behoeften van de gebruikers en met een basis waar andere CDNI landen op kunnen aanhaken. Om succes te boeken, is hier een samenwerking tussen publieke en private partijen à la PPS een absolute must.

Dit maakt overduidelijk dat Nederland er naar streeft dit systeem ook in de ons omringende landen door te laten voeren. Maar is dat wat de schipper wil, en is het milieu daarbij gebaat? De ASV heeft daar nog nergens bewijs van gezien. Wij zien eerder een tegengestelde beweging waarin het buitenland niet alleen qua mogelijkheden om afval af te geven maar ook zeker qua afvalscheiding Nederland voorbij loopt. Het zou voor schipper en milieu een slechte zaak zijn als de ons omringende landen een voorbeeld aan Nederland nemen. Al deze argumenten inclusief foto’s en bewijsmateriaal zijn in de gesprekken naar voren gekomen. Dat hier volledig aan voorbij gegaan wordt zegt voldoende over de wijze weermee er met de input van de organisaties wordt omgegaan. De ASV heeft geen vertrouwen in een verandering wat dat betreft.

De aanhoudende onvrede van de sector over deel C betreft met name de afgifte van huisvuil als onderdeel van het overig scheepsbedrijf’s afval. Daarbij gaat het om het abonnementen systeem op zich,

het totaal van afgifte mogelijkheden èn om de tarieven. De onvrede wordt ook ingegeven vanwege het feit dat de ondernemingen al betalen voor afgifte in deel A van het CDNI. Daar geldt een verplichte bijdrage van €7,50 per ton gebunkerde gasolie waarbij - bij een deel van de sector - het gevoel is ontstaan dat men met de invoering van het abonnementen systeem dubbel betaalt, hoewel het om een ander type afval gaat.
Ook binnenvaartondernemers met een huis aan de wal hebben het gevoel dat ze dubbel betalen: afvalstoffenheffing voor de afgifte van huishoudelijk afval dat uit hun woning vrijkomt èn abonnementsgelden voor het afval van hun schip.

Als het woord “gevoel” gebruikt wordt lijkt het alsof de schipper en hun organisaties zich vergissen; “men voelt het zo maar feitelijk…... “De ASV kan zich niet in deze woordkeus vinden. Waar over “gevoel” gesproken wordt ziet de ASV dit als een feit (het gevoel is ontstaan dat men met de invoering van het abonnementen systeem dubbel betaalt: Er wordt in een aantal gevallen dubbel betaald). Ook al die argumenten en voorbeelden zijn aangedragen tijdens de besprekingen met REBEL.

1 De evaluatie betreft deel C van het CDNI-verdrag
de werking van de overige delen (A en B) is geen onderdeel van deze evaluatie
2 De rechtmatigheid van het systeem staat niet ter discussie in dit onderzoek
de juridische aspecten van het verdrag vallen buiten de scope van dit onderzoek

Dat maakt dat de principiële bezwaren die de ASV en de 1.000 ondertekenaars van de petitie tegen dit systeem hebben niet aan de orde komen. Een gemiste kans om eens werkelijk naar het beleid te kijken.

3 Het gaat om bedrijfsafval: al het afval dat van het schip komt en dat valt onder definitie van scheeps bedrijfsafval in deel C van het CDNI-verdrag

Dit is juridisch niet bewezen, het blijft immers huisvuil beschreven onder overig bedrijfsafval.

4 De vervuiler betaalt diegene die gebruik wil maken van de faciliteiten die onder het abonnementen systeem vallen, dient hier voor te betalen.
Dit is in ieder geval geen consequent beleid. Prullenbakken in parken, autosnelwegen in centra’s van dorpen en steden. De maatschappij betaalt in die gevallen behoorlijk mee, dat is omdat het ook een belang is van die hele maatschappij.

5 Het abonnementen systeem is vrijwillig
het abonnementen systeem is een aanvulling op bestaande afgifte voorzieningen waar ondernemers in de binnenvaart gebruik van kunnen maken

Als het vrijwillig is moet het ook nu geen probleem zijn dat er maar 500 abonnementen verkocht zijn en daar lijkt toch de schoen te wringen!

Deelonderwerpen
Inhoudelijke toetsing
1 Dekking landelijk inzamelingsnetwerk voor de binnenvaart het abonnementen systeem vormt samen met overige afgifte mogelijkheden in havens, laad- en losplaatsen, gemeentelijke ligplaatsen een dekkend afval afgifte netwerk.
Het is een zwaar uitgekleed systeem. Ook in het vorige systeem konden de schippers hun vuil kwijt in havens laad- en losplaatsen dat is in het huidige systeem beduidend minder.

2 Bereikbaarheid en toegankelijkheid van het fysieke systeem (containers en milieuboten)
de gebruiker van het abonnementen systeem heeft zonder technische- of beschikbaarheidsbeperkingen toegang tot afvalafgifte binnen het netwerk van het abonnementen systeem

Nu zijn beduidend minder plekken waar containers staan, als er wat staat, staat is er nu meestal 1 container midden op de sluis waar voorheen een veelvoud aan containers stond. Milieu pleinen zijn verwijderd. Op ligplaatsen staat geen container meer. Op milieuboten moet geregeld lang gewacht worden.

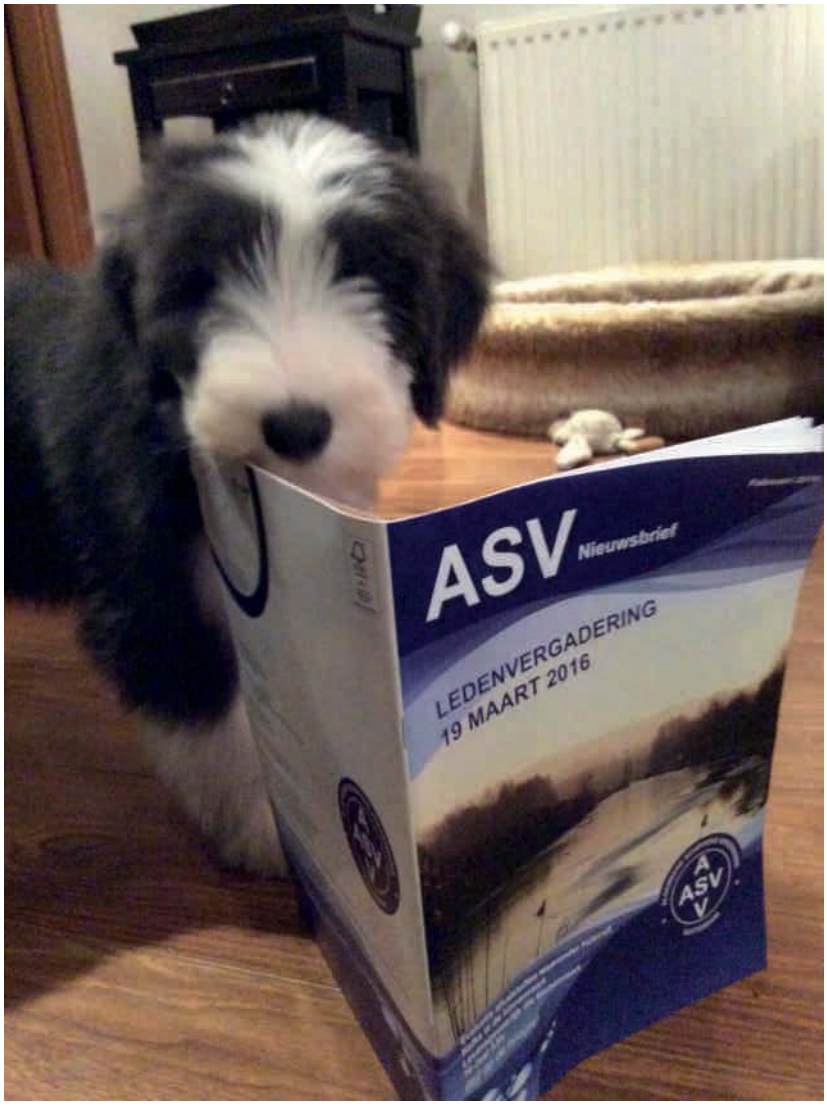
3 Hoogte van het tarief de prijs die de schipper voor een abonnement betaalt, is redelijk en wordt als redelijk ervaren.

Dat is een vreemde aanname, wetende dat zoveel schippers dit abonnement niet nemen.

Het toetsen van de bovenstaande deelonderwerpen heeft plaatsgevonden op basis van feitelijke informatie, de beleving van de binnenvaartondernemer en de beleving van andere betrokkenen.
Dit is door ons niet te controleren

Conclusie:
Uitgaande van het feit dat van 6.000 schepen of deelnemers aan het systeem, ongeveer 8% een contract heeft afgesloten en 50 % daarvan zeer ontevreden is vindt de ASV het ongeloofwaardig dat Rebel durft te stellen dat het een levensvatbaar systeem is.

Foto Doortje Grooten



Moties

De gesprekken met Lutz Jacobi en Eric Smaling hebben hun vruchten afgeworpen:

Nr. 113MOTIE VAN DE LEDEN SMALING EN JACOBI
Voorgesteld 31 mei 2016
De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
constaterende dat de Tweede Kamer meerdere moties heeft aangenomen die de regering oproepen om een einde te maken de nieuwbouweisen die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) stelt aan bestaande binnenvaartschepen en dat er nauwelijks substantiële vorderingen zijn gemaakt;
constaterende dat andere lidstaten binnen de CCR hun binnenvaartvloot actief ondersteunen door bijvoorbeeld een deel van de investeringen voor eigen rekening te nemen en/of door minder streng te keuren;
overwegende dat de eisen van de CCR op korte termijn zorgen voor een complete sanering van de vloot van huidige kleinere binnenvaartschepen (tot 86 meter);
overwegende dat de schepen die nu gesloopt worden, nooit meer terugkomen op de markt omdat nieuwbouw in het kleinere segment economisch onrendabel is en dat hiermee kleinere kanalen niet meer bereikbaar zijn via de binnenvaart;
verzoekt de regering om, bij schepen tot 86 meter de CCR-eisen alleen van toepassing te laten zijn bij nieuwbouw, verbouw of ombouw van een binnenvaartschip,
en gaat over tot de orde van de dag.
Smaling
Jacobi

Deze motie van SP-Kamerlid Eric Smaling ingediend samen met PvdA-collega Jacobi werd aangenomen. De Tweede Kamer stemde in grote meerderheid voor Smalings motie, tegen stemden onder andere D66 en VVD.
De motie houdt in dat de CCR-eisen bij schepen tot 86 meter alleen toegepast zouden moeten worden bij nieuwbouw, verbouw of ombouw. ‘Er is een grote sanering gaande onder kleinere schepen, die worden gesloopt en schepen van die grootte komen nooit terug in de markt’, motiveerde Smaling zijn motie.Minister Schultz ontkende dat zij op dat punt geen vorderingen maakte met de andere CCR-lidstaten. Een eerdere motie Graus (PVV) was volgens haar wel degelijk uitgevoerd.

Motie verworpen:
Onderstaande motie werd verworpen
Nr. 117MOTIE VAN DE LEDEN BELHAJ EN VAN VELDHOVEN
Voorgesteld 31 mei 2016
De Kamer,
gehoord de beraadslaging,constaterende dat na de klimaatafspraken in Parijs er een nieuw momentum is om verduurzaming te realiseren binnen de scheepvaartsector;
constaterende dat verduurzaming in de binnenvaartsector een kostbare onderneming is die niet enkel door de sector zelf gedragen kan worden;
overwegende dat verduurzaming daarom een opgave is die samenwerking vraagt van de sector met de overheid, zoals het treffen van een sloopregeling voor verouderde schepen;
overwegende dat hierbij ook gekeken moet worden naar mogelijkheden om Europese financiering aan te trekken;verzoekt de regering om – nu er een nieuw momentum is gecreëerd met de klimaatafspraken in Parijs – in Europees verband opnieuw de mogelijkheid voor een sloopregeling voor binnenvaartschepen te verkennen,
en gaat over tot de orde van de dag.
Belhaj
Van Veldhoven

Motie D66
Onderstaande motie toont aan dat D66 vindt dat we nog maar wat meer moeten investeren. Ze willen dat er onverkort vastgehouden wordt aan de milieu-eisen. Dus wie nog hoop had op begrip voor het niet kunnen voldoen aan de emissie-eisen. In ieder geval niet vanuit de D66.

Nr. 116MOTIE VAN DE LEDEN BELHAJ EN VAN VELDHOVEN
Voorgesteld 31 mei 2016
De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
constaterende dat de scheepvaart geen onderdeel is geworden van de klimaatafspraken van Parijs;
overwegende dat er daarom een grote verantwoordelijkheid rust bij de lidstaten van de International Maritime Organization (IMO) om te komen tot ambitieuze maatregelen die de uitstoot van de internationale scheepvaart drastisch gaan beperken;
constaterende dat de uitkomst van de eerste bijeenkomst van het milieucomité van de IMO echter teleurstellend en verontrustend is;
verzoekt de regering, in IMO-verband en in gezamenlijkheid met de progressieve lidstaten onverkort te pleiten voor ambitieuze, Parijswaardige afspraken, zoals een geloofwaardige CO2-doelstelling,
en gaat over tot de orde van de dag.
Belhaj
Van Veldhoven

Boetebeleid
De kritiek die er van alle kanten geuit wordt op het boetebeleid van ILenT heeft gelukkig geleid tot een aangenomen motie waarin opgeroepen wordt met de sector in overleg te gaan om tot een redelijker boetebeleid te komen. Deze afspraak is al gemaakt met de diverse organisaties naar aanleiding van het laatste overleg met ILenT. Een pas op de plaats tot die tijd zou mooi zijn.

Nr. 119 MOTIE VAN DE LEDEN VAN HELVERT EN JACOBI
Voorgesteld 31 mei 2016
De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
constaterende dat sinds 2015 door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een systeem van vaste boetes wordt gehanteerd en dat het hierdoor frequent voorkomt dat op zich te goeder trouw handelende schippers voor kleine overtredingen excessief worden beboet;
overwegende dat er daardoor weinig begrip wordt gevoeld voor het huidige geïntensiveerde handhaven van de regels;
verzoekt de regering om, rondom de bemannings- en arbeidstijdenregels een instructie te geven aan de ILT om zogeheten «anticiperend te gaan handhaven» en in overleg met de branche de regels te evalueren,
en gaat over tot de orde van de dag.
Van Helvert
Jacobi

EOC
VOORTVAREND VERZEKERD

24/7 BEREIK-BAAR

EOC *zeker* op het water!

”Ik ben blij met mijn keuze voor EOC omdat mijn bedrijfsrisico’s daar in goede handen zijn!”

088 6699500 | eoc.nl | @EOCverzekering /EOCverzekering

70 JAAR ASV

Deel 6

In de nieuwsbrief van augustus 2015 stond al vermeld dat de Algemeene Schippers Vereeniging 70 jaar bestaat en dat we daar in de nieuwsbrieven wat aandacht aan zouden besteden. Als we de gehele geschiedenis van de ASV hadden willen vertellen zouden we niet genoeg hebben gehad aan 6 nieuwsbrieven. Dat hebben we dus maar niet gedaan want, in het heden gebeuren er ook zaken waarvan het van belang is dat de binnenvaart ervan op de hoogte wordt gebracht door de ASV.

De ASV is met de nieuwsbrief, zoals we die nu nog kennen, in 1983 begonnen. Eind 2014 is deze wat meer aangepast naar de tijd en kunnen we trots zijn op een mooi tijdschrift. De afgelopen nieuwsbrieven hebben we vanuit het archief een aantal artikelen geplaatst die toen in het verleden in de nieuwsbrieven hebben gestaan. Inmiddels zijn we hiermee bij het 6e en laatste deel gekomen. Ook de laatste jaren is de ASV actief bezig geweest.

Onder andere voorafgaand aan de Tweede Kamerverkiezingen in 2012 met de uitgave van het pamflet “Kleine binnenvaart, de moeite waard”.

Het houden petities, waaronder een die de aanleiding is geweest van de nog voortdurende huisvuilsoap

Maar ook door 11 april 2013 samen met Ons Recht en La Glissoire de demonstratie in Brussel te organiseren.

En uiteraard veel ondernomen om de CCR te laten ophouden met het opleggen van onzinnige (technische) voorschriften waar de binnenvaart niet of nauwelijks aan kan voldoen.

Veel leesplezier!

Algemeene Schippers Vereeniging
-Opgericht in 1946-

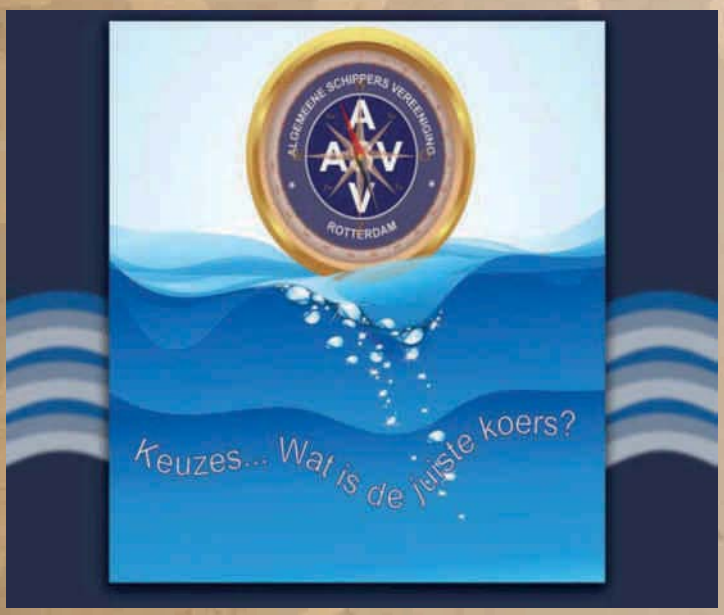
Wat is de ASV?

De Algemeene Schippers Vereeniging, kortweg ASV genoemd, is een sociaal-economische organisatie zonder winstoogmerk.. Het parool is: "schippers voor schippers" en houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren. Zij hebben persoonlijk zitting in commissies en overlegorganen. Zij weten uit praktijkervaring waarover zij spreken en voelen iedere toegeeflijkheid aan den lijve.

Waarom lid worden van de ASV?

De ASV is de bond voor de binnenvaart waar de schipper bepaalt wat er gebeurt. Het bestuur en de denktank zet zich tot het uiterste in om het voortbestaan van de binnenvaart mogelijk te houden. Zij doen dat op vrijwillige basis met groot enthousiasme en inzet. De organisatie is dusdanig ingericht dat een ASV lid deel uit kan maken van de denktank en daarmee mee kan praten over alle onderwerpen waar het bestuur zich mee bezig houdt of direct zelf onderwerpen ter sprake kan brengen. Het is de bond die zaken bespreekbaar blijft maken die de schippers in het voortbestaan bedreigen of het bestaan nodeloos moeilijk maken.

De leden bepalen de koers.



Doelstelling:

Sinds jaar en dag staat de ASV achter de eigen statuten waarin staat:

De ASV streeft voor de particuliere schipper naar:

- Een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart.
- Een evenredige verdeling van lasten en lusten.
- Onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen.
- Het behoud van onafhankelijkheid.
- Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken.

Tevens pleit zij voor:

- Functioneel hanteerbare reglementering.
- Uitbreiding en goed onderhoud van de vaarwegen.
- Goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting

Beleid:

Het beleid van de ASV is gebaseerd op democratische beginselen en is gericht op het streven naar sociaal en economisch aanvaardbare situaties in de binnenvaart, waarbij in de meest ruime zin des woords, de factor 'mens' centraal staat.

Het is de bond voor u !

Kleine binnenvaart, de moeite waard.

Vijfduizend kilometer vaarweg biedt Nederland bij uitstek de kans om vervoer veilig, goedkoop en milieuvriendelijk te laten plaatsvinden. Zestienhonderd kilometer hiervan bestaat uit kleinere vaarwegen (tot 1.000 ton). De kleine binnenvaart is dé concurrent van vervoer over de weg want zij vervoeren het transport over de haarvaten van de vaarwegen van deur-tot-deur. Nederland is de trotse bezitter van de grootste binnenvaartvloot van Europa. Die vloot is echter incompleet zonder het noodzakelijke deel van de kleine schepen (tot 1.000 ton) die de haarvaten van de vaarwegen kan bedienen.

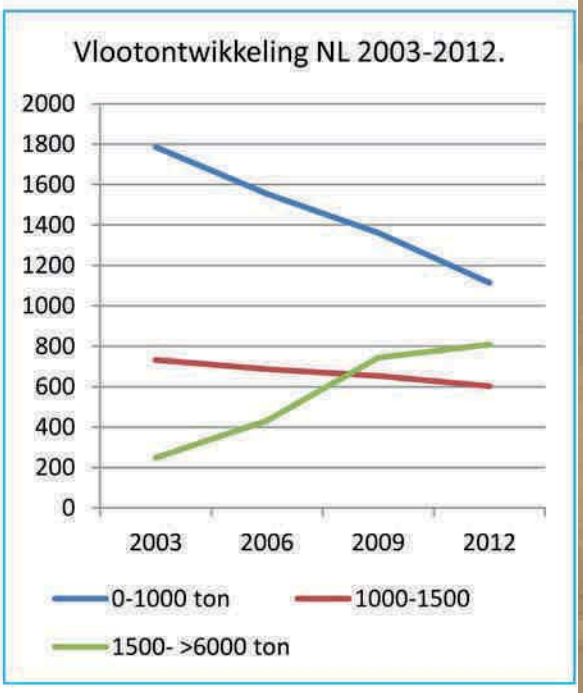
De kleine binnenvaart, een ijzige toekomst?

De crisis, de overcapaciteit bij grote schepen en regels waar kleine schepen niet aan kunnen voldoen maakt dat het aantal kleine schepen drastisch is afgenomen*. Jaarlijks worden tientallen tot wel honderd kleine schepen gesloopt. Kleine schepen bouwen blijkt onrendabel, wat verdwijnt komt nooit meer terug. Bedrijven merken al een tekort aan kleine schepen wat tot logistieke problemen leidt. Conclusie: we moeten de kleine schepen koesteren nu het nog kan.

*) Tussen de jaren 1981- 2003 is 40% van de kleinere schepen (tot vijftienhonder ton) verdwenen uit de vrachtvaart. Van de kleinste type schip (de spits) is in Europa nog maar 5% over (350 nu tegenover 7.000 2 decennia geleden).

CCR eisen leiden tot koude sanering kleine schepen.

De technische eisen die door de centrale rijnvaartcommissie (CCR) worden gesteld aan bestaande schepen maken het voortbestaan van kleine schepen onmogelijk. Investeringen die nodig zijn om aan deze eisen te voldoen zijn onhaalbaar (een veelvoud van de waarde van het schip) en soms technisch niet uit te voeren. De CCR heeft zelf al geconstateerd dat nut en noodzaak niet aangetoond zijn.[1] Aan reguliere investeringen voor onderhoud en modernisering komt men niet meer toe. Veel eigenaren van kleine schepen besluiten dan ook om het schip te laten slopen. Dit is niet alleen voor ons schippers onaanvaardbaar, maar ook maatschappelijk onwenselijk.



Op de kleine binnenvaart wordt niet meer gerekend.

Er worden huizen gebouwd langs vaarwegen en havens, wat de bedrijfsactiviteiten belemmert. Bruggen en sluizen zorgen door spertijden dat de binnenvaart op achterstand wordt gezet ten opzichte van vervoer over de weg. Ligplaatsen zijn nauwelijks te vinden. Achterstallig onderhoud zorgt voor oponthoud en onzekerheid over, of en wanneer men bij de klant aan kan komen. Kortom: noch op landelijk, noch op provinciaal, noch op gemeentelijk niveau wordt er werkelijk gekozen voor de (kleine) binnenvaart. Met alle gevolgen van dien.

De binnenvaart belast het minst.

Nederland is distributieland. Maar al dat vervoer zou wel op een verantwoorde manier moeten plaatsvinden, blijk gevend van goed rentmeesterschap. Daarom ondersteunt de ASV de oproep van de Europese commissie om de maatschappelijke kosten door te berekenen aan de veroorzaker. Tientallen vrachtwagens op de weg kan toch niet beter zijn dan één binnenvaartschip? Wij vragen niet om subsidie, wel om het maken van eerlijke keuzes.
Jaarlijks wordt er in, van en door Nederland bijna 1 miljard ton goederen vervoerd (2009). Het aandeel binnenvaart hierin bedroeg 235 miljoen ton. Kleine motorvrachtschepen nemen hiervan 25% voor hun rekening [2]. Dit houdt 2,4 miljoen vrachtauto's van de weg, 120 kilometer file per dag. Dit maakt de kleine binnenvaart tot de meest veilige, duurzame en betaalbare vorm van transport. Minder uitstoot, minder ongevallen, minder files....tel uit je winst.

Zwartboek

De najaarsvergadering van 2014 stond geheel in het teken van de CCR-eisen. Als sprekers waren in die vergadering o.a. vertegenwoordigers van de politieke partijen VVD en SP, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), EFM Oranje Combinatie (EOC) en het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) aanwezig.

Aan het einde van de vergadering hebben de sprekers het Zwartboek CCR-eisen overhandigd gekregen van ASV-voorzitter Sunniva Fluitsma.

AANLEIDING
Het standpunt van de ASV aangaande de overgangsbepalingen uit ROSR is al geruime tijd zeer duidelijk. Het bij verlenging van het Certificaat van Onderzoek van bestaande schepen MOETEN voldoen aan een groot aantal nieuwbouweisen heeft verregaande consequenties voor de binnenvaartsector. In de binnen-vaartvloot zal dat gepaard gaan met hoge investeringen die vele schepen op de sloperij doen belanden. Dit zullen voornamelijk kleine schepen zijn waar al een tekort van is.

De ASV is tevens van mening dat de nut en noodzaak van het voldoen aan nieuwbouweisen niet is aangetoond door de CCR. Integendeel, een in opdracht van de CCR uitgevoerd onderzoek spreekt eerder van af-doende regelgeving wanneer het overgrote merendeel van de overgangsbepalingen alleen dienen te worden uitgevoerd bij Nieuw-, Ver- of Ombouw van bestaande schepen of delen daarvan. De ASV pleit er dan ook al jaren voor dat er wordt teruggegaan naar de situatie van voor 2003, toen de CCR heeft besloten de overgangstermijnen eindig te maken. Deze relatief gemakkelijke, maar voor de sector belangrijke, stap heeft de CCR echter nooit gezet.

De situatie anno 2014 is daarmee dat de overgangsbepalingen met einddatum 1.1.2015 moeten worden uitgevoerd wanneer na 1 januari aanstaande bij een schip het Certificaat van Onderzoek + Rijn moet worden verlengd. Daarbij zijn de bepalingen met einddatum 2010 bij lange na nog niet op de gehele vloot uitgevoerd.

Het is algemeen bekend dat de uitvoering van de overgangsbepalingen een grote impact zal hebben in de binnenvaartsector. Hoe hoog de opgelegde investering is, verschilt per schip. Dat is o.a. afhankelijk van hoe het schip in de loop van decennia is aangepast aan de stand der techniek, welke individuele expert het schip keurt en welke alternatieven worden toegelaten door de Commissie van Deskundigen.

De komende jaren voorziet de ASV (nu is dat overigens ook al het geval) bij schippers die opgaan voor een keuring;
- onduidelijkheid bij de uitvoering van de eisen,
- onbegrip over het nut en de noodzaak van de eisen,
- verontwaardiging over verschillende interpretaties van de eisen,
- onzekerheid over het door kunnen varen/verkopen/slopen van het schip,
- etc.

Schippers melden deze zaken bij de ASV, omdat ze menen dat ze bij niemand anders gehoor krijgen voor het probleem dat zij hebben. Het idee van een Zwartboek CCR-eisen is ontstaan vanuit de behoefte van de ASV om schippers de mogelijkheid te bieden hun specifieke situatie over genoemde zaken kenbaar te maken bij instanties die de komende jaren een grote rol gaan spelen in de impact van de CCR-eisen op hun schip, hun bedrijf en hun leven. Die grote rol zal de ILenT, keuringsinstanties en verzekeringen hebben doordat de CCR en de daarin betrokken ministeries van de lidstaten het hebben nagelaten beleid aan te pas-sen, waarvan de ASV overduidelijk de gevolgen heeft zichtbaar gemaakt.

Daarnaast is het mogelijk, middels het bundelen van de individuele bijdragen, in de praktijk veel voorkomende problemen bij scheepskeuringen te signaleren en daarnaar te handelen.

Namens de ASV,
Ron Breedveld Vicevoorzitter
Marina de Waardt Denktanklid (m/s Goede Hoop)

Uitgereikt aan de heer van der Werf 14 november 2012

Hierbij bieden de organisaties ONS RECHT/ NOTRE DROIT (België), ASV (Nederland) en La Glissoire (Frankrijk) ondersteund door onder andere de VBR (België) en de Belgische Federatie u dit pakket aan. Hierin vindt u bewijs dat keer op keer argumenten aangedragen zijn om het beleid van de CCR waardoor met name de bestaande kleine binnenvaart wordt vernietigd te herzien.

Wij noemen onder andere:

1) **" kleine binnenvaart in nood"** (algemene uitleg voor de politici) en

2) Een van de vele **krantenartikelen** over oorzaak en gevolg van de CCR regelgeving voor bestaande schepen

3) **deel uit de persconferentie van** 8 november 2012 in Brussel door bovenstaande gezamenlijke bonden waarbij gerefereerd wordt aan het feit dat 75% van de bestaande vloot niet zal kunnen voldoen aan de eisen van de CCR.

4) **Brief ESO ondersteund door EBU van 6 oktober 2010** waarin staat dat het weinig zin heeft een einddatum te verbinden aan overgangsbepalingen waarvan op voorhand duidelijk is dat de nieuwe eisen technisch niet uitvoerbaar of financieel niet haalbaar zijn. Men vraagt om een fundamentele bezinning, de CCR herinnerend aan de toezegging gedaan tijdens het overleg met de sector op 14 oktober 2009.

5) **Brief van de ASV van 23 oktober 2009 naar aanleiding van de conferentie van 13 oktober 2009.** Daarin vraagt de ASV terug te keren naar de regelgeving waarbij (nieuwbouw)regels slechts van toepassing zullen zijn bij om- ver- of nieuwbouw (zoals gold tot 2003) . En extra regels slechts dan worden ingevoerd als dat aantoonbaar noodzakelijk en (economisch/ technisch) haalbaar is.

6) **Brief EBU en ESO van 26 mei 2009** over de onmogelijkheid van de investeringen in deze (crisis)tijd, waarbij de CCR om clementie gevraagd wordt.

7) **Brief van de ASV van 20 september 2008** waarin de ASV stelt dat maatregelen, zoals deze van de CCR, die resulteren in het opheffen van een bedrijf omdat het niet meer rendabel kan worden voortgezet een onrechtmatige belemmering is van de vrije uitoefening van het scheepvaartbedrijf.

8) **Een samenvatting van het onderzoek (besluit 2000-111-22 van de ZKR (CCR))** gedaan in opdracht van de CCR over de noodzaak en gevolgen van het eindig maken van de vrijstellingen waaruit blijkt dat: Er geen reden genoemd kon worden die ten grondslag zou liggen aan de invoering van deze eisen met terugwerkende kracht. En men op voorhand wist dat dit een onmogelijke opgave zou zijn die moet leiden tot koude sanering van de vloot kleinere schepen.

9) **Een schrijven** waarbij de ASV aantoont dat **de CCR in strijd functioneert met het verdrag van Mannheim.**

10) **Met tot slot de opmerking van de heer Jonathan Scheele,** Directeur Vervoerslogistiek TEN-T en comodaliteit Directaat-Generaal Energie en Vervoer van de Europese commissie **" heeft de CCR niet al lang door haar invloed op de Europese binnenvaart in het algemeen en de bevoegdheden die voortvloeien uit het verdrag van Mannheim overschreden? "**

11) **Delen uit recente rapporten van RABO bank en ING** waaruit blijkt dat de kleine binnenvaart broodnodig is en tegelijkertijd, mede (met name genoemd) door de CCR regelgeving, hard aan het verdwijnen is.

De Organisaties roepen de CCR op om nu onmiddellijk het beleid aan te passen zodat deze essentiële tak van de binnenvaart kan blijven bestaan

OPROEP: KOM NAAR BRUSSEL 11 APRIL 2013

Dat het crisis is in de binnenvaart mag duidelijk zijn.

Ondertussen wordt er nu al jaren gepraat maar er is geen enkel licht te ontdekken aan het einde van de tunnel.
Dat geldt voor de economische situatie, maar net zo voor de CCR regelgeving die als een molensteen om de nek van vele schippers blijft hangen.

Dit alles maakt dat er geen vertrouwen meer is in de toekomst met alle desastreuze gevolgen van dien.
Collega's raken NU alles kwijt waar ze jaren, zo niet een leven lang voor gewerkt hebben.
Wij kunnen niet meer wachten. De sector komt hier niet uit als er geen stappen gezet worden.
Daarom zijn wij dankbaar voor het initiatief dat Ons Recht genomen heeft om ons als schippers in Brussel te laten horen.

HET MOET ANDERS----------HET KAN ANDERS

En daar hebben we elkaar voor nodig.
Op 11 april kunnen we laten zien dat de binnenvaart voor haar eigen voortbestaan op wil komen.
Laat de beleidsmakers in Europa zien dat er onmiddellijk iets moet gebeuren.
Dus meld je aan en kom naar Brussel

Nb:
23 maart aanstaande is Ons Recht uitgenodigd om dit onderwerp bij de ASV vergadering te bespreken. Natuurlijk bent ook u vanaf 13.30 uur van harte welkom in:
" de Harmonie"
Gaesbeekstraat 11, Rotterdam

Naam Petitie (max 80 tekens)

Omschrijving (max. 300 tekens).
Rijkswaterstaat het haar beleid aangaande het inzamelen van huisvuil, scheepsbedrijfsafval en Klein Gevaarlijk Afval (KGA) van de binnenvaart. Het netwerk van open containers op wacht- en ligplaatsen, alsmede op sluizen, wordt vervangen door gesloten containers die d.m.v. Een chip te openen zijn. De afgifte van afval op die plaatsen kan binnenkort alleen nog als er een abonnement wordt afgesloten bij de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart. (kosten min. 500 euro per schip/per jaar.

Wij (max. 100 tekens).
Binnenvaartschippers van de nationale en internationale binnenvaartvloot.

Constateren (max. 450 tekens). dat dit niet conform de internationale afspraken is tussen de Rijnoeverstaten, België en Luxemburg gemaakt in het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI) artikelen 5 en 7. dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, als beschermer van het CDNI verdrag, het toelaat dat elke Verdragsluitende Staat een eigen financieringssysteem kan invoeren, wat kan leiden tot kosten voor de schipper die alle perken te buiten gaan. dat veel schippers al betalen voor afvalafgifte in hun woonplaats en in wezen meermalen gaan betalen voor afvalvuilafgifte.

En verzoeken (max 450 tekens)
de minister van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat tot de orde te roepen en het invoeren van abonnementen voor afvalafgifte voor onbepaalde tijd op te schorten, tot het moment dat er internationaal een uniform financieringssysteem is afgestemd voor de afgifte van scheepsbedrijfsafval en KGA. Een financieringssysteem (en de hoogte van de schippersbijdrage) dat bij invoering recht doet aan het feit dat schepen altijd onderweg zijn en het internationale karakter van de binnenvaart. En de hoogte van de kosten voor de schipper past bij het afvalvolume van de binnenvaartschippers

De minister er voor zorg draagt dat de afgifte van huisvuil geen aparte heffingen worden geheven naast heffingen opgenomen in haven- en liggelden. En het inzamelnetwerk voor huisvuil voor de binnenvaart, in stand blijft dan wel wordt uitgebreid.

Naam Petitie (max 80 tekens)
STOP de overgangsbepalingen van de centrale rijnvaartcommissie CCR en Europese Commissie.

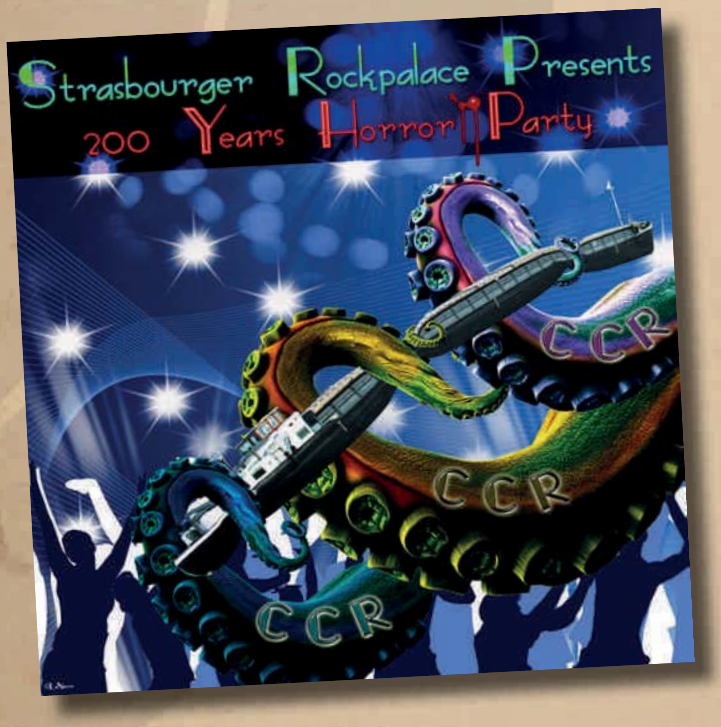
Omschrijving (max. 300 tekens).
Om de binnenvaartvloot te moderniseren heeft de CCR in 2003 besloten een groot aantal technische eisen aan nieuwbouwschepen, door te voeren op de bestaande vloot. De gevolgen van dit besluit worden steeds zichtbaarder en kunnen onomkeerbaar blijken als de CCR haar besluit niet herziet.

Wij (max. 100 tekens).
Binnenvaartschippers van de modernste en veiligste vloot ter wereld. Grote en kleine schepen.

Constateren (max. 450 tekens).
-Dat het uitvoeren van de overgangsbepalingen voor een groot deel van de vloot technisch en/of economisch onmogelijk is.
-Hierdoor de diversiteit van de vloot in gevaar komt.
-Nut en noodzaak door de CCR en EC niet is aangetoond.
-Dat de CCR en EC ook nieuwe eisen invoert zonder goede onderbouwing en impactanalyse.
-Dat overheden de problematiek bagatelliseert, o.a. door het niet verlengen van de crisisharheidsclausule.

En verzoeken (max 450 tekens)
De Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) en Europese Commissie (EC) terug te keren naar een beleid waarbij technische eisen aan binnenvaartschepen alleen van toepassing zijn bij nieuwbouw, verbouw of ombouw van een schip (of een deel van). Dit voor de overgangsbepalingen met een eindtermijn na 2014.

Daarnaast een investeringsplafond binnen de bestaande hardheidsclausule voor overgangsbepalingen waarvan de termijn al is verlopen.



7/8 22h- 10/8 5h
A44 dicht
vanAnaarSCHIP.nl

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : ……

Voornaam : ……

Geboortedatum : ……

Post / waladres : ……

Postcode en plaats : ……

Naam schip: m/s s/s : ……

Telefoonnummer(s) : ……

Faxnummer(s) : ……

E-mail : ……

Tonnage : ……

Rechtsbijstandverzekering : ……

VERKLARING

Ondergetekende schipper / eigenaar van bovengenoemd vaartuig verklaart hiermede als lid te zijn toegetreden tot de "ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING"
gevestigd:
Zwartewaalstraat 37 , 3081 HV Rotterdam.
Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.

Wenst u gebruik te maken van de contributieregeling voor nieuwe leden: 75 % voor de eerste 12 maanden.
O JA O NEE

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

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

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam
Tel: +31104148585 * Mobiel: +653190459
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Aanmeldingsformulier donateur

Persoonlijke gegevens:
Naam Bedrijf (eventueel): ……....
Achternaam : ……
Voornaam : ……
Geboortedatum : ……
Post / waladres : ……
Postcode en plaats : ……
Naam schip (eventueel): m/s s/s : …….....
Telefoonnummer(s) : ……
Faxnummer(s) : ……
E-mail : ……

VERKLARING
Ondergetekende verklaart hiermede zich aan te willen melden voor het donateurschap van de
"ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING"
gevestigd:
Zwartewaalstraat 37 , 3081 HV Rotterdam.
Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
Reeds ontvangen:

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

uit de statuten:

Artikel 14
1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. Het bestuur beslist ontrent de toelating van donateurs.
4. Door ondertekening van het aanmeldingsformulier onderwerpt hij zich aan de statuten van de vereniging.
5. De rechten en plichten van een donateur kunnen te allen tijde door opzegging worden beëindigd, behoudens dat de jaarlijkse bijdrage over het lopende verenigingsjaar voor het geheel verschuldigd blijft.
6. Opzegging namens de vereniging geschiedt door het bestuur.

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

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

Vicevoorzitter: Ron Breedveld,
E-mail: ronbreedveld@algemeeneschippersvereeniging.nl
Tel. +31 653 801460

Secretaris: P. Markusse,
E-mail: aisance@hetnet.nl
Tel. +31 653 681270

Penningmeester: Gerberdien le Sage,
E-mail: gerberdienlesage@gmail.com
Tel. +31 610 977114

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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