ASV Nieuwsbrief

Augustus 2017

Politiek
Nautisch-Technisch
ILT

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A ASV V
ROTTERDAM

Ledenvergadering 16 september

Stellingen
De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;
– een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,
– een evenredige verdeling van lasten en lusten,
– onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
– het behoud van onafhankelijkheid.
Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken. Tevens pleit zij voor;
– functioneel hanteerbare reglementeringen,
– uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
– goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Foto voorpagina: Jessica vd Akker

INHOUD

Voorwoord
4 Geld of veiligheid

Ledenvergadering
5 Uitnodiging ledenvergadering
6 Agenda
6 Verslag voorjaarsvergadering

In Memorium
11 In Memorium

Europa
12 Geen Agora
14 Persbericht CESNI

ILT
16 Aantal ernstige scheepsongevallen blijft nagenoeg gelijk in 2016
16 Boetegekte
17 Onveilige situaties
17 ASV vraagt om een gesprek met de (water)politie
17 Onderzoek naar effecten van handhaving recreatievaart

Opinie en politiek
18 Moties
19 Liar, liar
20 Moties en meer

Havendagen Coevorden
21 Verslag havendagen

Nautisch Technisch
22 Actualiseren van het ligplaatsenbeleid op de vaarwegen in het Noordzeekanaalgebied
22 Weer aanlegplaats verdwenen
23 Voorwaarden ligplaats nemen Zeeland Seaport
25 Afloopsteigers Peronne
26 Ankeren verboden op het afgesloten IJ
26 Haventop Deventer
28 Petitie Helmond
28 WBA verslag
29 Verantwoordelijkheid schipper wat betreft ADN goederen
29 Evaluatie ledverlichting
30 Arbeidsvoorschriften
31 Inbouw van Euro stage 3a / CCR2 motoren
31 Ligplaatsen Dongeoevers

Teamwork
34 Nuttig en aangnaam

Overige
36 Gevaar
36 Losgegooid in de Maashaven
37 Boegwater
38 Scheepsongevallenregistratie
39 Spitsenvaart op immateriële erfgoedlijst

Lezers aan het woord
40 Brief van een van onze leden

Geld of veiligheid

“Zou jij dit keer een voorwoord willen schrijven”, werd mij gevraagd na een heerlijk zeiluitje met de denktank. Tja, daar vraag je wat. Dat wil ik heus wel doen, maar wat houdt mij nou bezig in de binnenvaart? Ik ben nog niet zo lang werkzaam in de binnenvaart. Pas 5,5 jaar. Dus inhoudelijk is het soms voor mij nog best lastig te volgen. Maar wat mij wel opvalt, is dat er één aspect is dat overal, in de hele maatschappij - dus niet alleen in de binnenvaart – meespeelt: veiligheid.

Bij veel stoplichten staan flitscamera’s om een te hoge snelheid te meten of het door rood rijden te registreren. Bij veel bedrijven worden allerlei veiligheidseisen gesteld en tools en trainingen gegeven om de veiligheid te waarborgen. In de binnenvaart wordt dit met allerlei certificaten afgedekt. Het ene certificaat is 7 jaar geldig, het andere 5 en weer een ander slechts 3 of gekker nog, 1 jaar. Ga het allemaal maar bijhouden.

Maar wat het meest opvalt, is dat het lijkt of die veiligheid dan toch weer ondergeschikt is aan geld. Alles draait om geld. Bij een controle van ILT of Rijkswaterstaat of welke organisatie dan ook, gaat het dan wel echt om de veiligheid aan boord? Bij een flitscamera, gaat het dan wel echt om de verkeersveiligheid? Bij de veiligheidseisen in een bedrijf, gaat het dan wel om de veiligheid van de medewerkers? Ik betwijfel het soms en dat vind ik erg.

In plaats van samen te zoeken naar echte oplossingen, worden boetes uitgedeeld. Wat ik wel weet, is dat de boetes in de binnenvaart buiten proportioneel hoog zijn. Ik heb met mijn oren staan klapperen, toen onze eerste (voor mij dan eerste) boete in de binnenvaart binnen kwam. Dat was niet zomaar even door rood rijden qua hoogte van het bedrag. En eerlijk gezegd, vind ik dat veel gevaarlijker dan dat een brandblusser bijvoorbeeld 3 weken te laat is gekeurd. Want die werkt echt nog wel, ook als de keuring al 3 weken is verlopen. Maar door rood rijden, daar kunnen natuurlijk wel flinke ongelukken door gebeuren of zelfs doden bij vallen. Liggen deze boetes dan wel in verhouding?

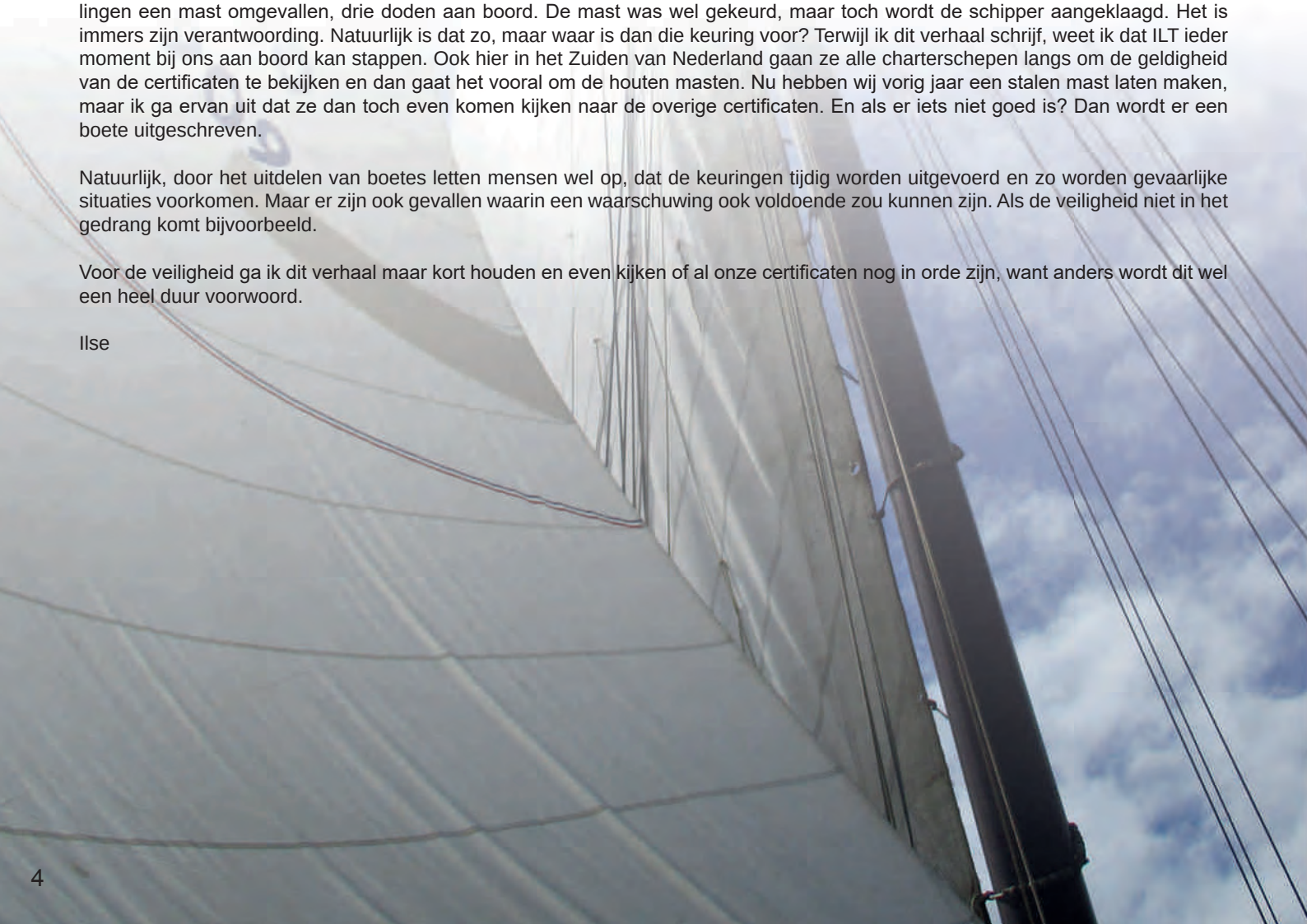
Ik vraag mij dus echt af of al die veiligheidseisen wel nut hebben. Of is het echt alleen maar een manier om de staatskas te spekken? Wordt het gezond menselijk verstand niet juist uitgeschakeld doordat alle gevaren worden afgevangen door bepaalde eisen?

Zoals sommigen van jullie weten, varen wij ook nog met een bruine vlootschip met gasten. Vorig jaar is op zo’n zelfde schip in Harlingen een mast omgevallen, drie doden aan boord. De mast was wel gekeurd, maar toch wordt de schipper aangeklaagd. Het is immers zijn verantwoording. Natuurlijk is dat zo, maar waar is dan die keuring voor? Terwijl ik dit verhaal schrijf, weet ik dat ILT ieder moment bij ons aan boord kan stappen. Ook hier in het Zuiden van Nederland gaan ze alle charterschepen langs om de geldigheid van de certificaten te bekijken en dan gaat het vooral om de houten masten. Nu hebben wij vorig jaar een stalen mast laten maken, maar ik ga ervan uit dat ze dan toch even komen kijken naar de overige certificaten. En als er iets niet goed is? Dan wordt er een boete uitgeschreven.

Natuurlijk, door het uitdelen van boetes letten mensen wel op, dat de keuringen tijdig worden uitgevoerd en zo worden gevaarlijke situaties voorkomen. Maar er zijn ook gevallen waarin een waarschuwing ook voldoende zou kunnen zijn. Als de veiligheid niet in het gedrang komt bijvoorbeeld.

Voor de veiligheid ga ik dit verhaal maar kort houden en even kijken of al onze certificaten nog in orde zijn, want anders wordt dit wel een heel duur voorwoord.

Ilse



Ledenvergadering 16 september 2017

UITNODIGING

Geachte collega's

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

16 september 2017

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.
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 16 september a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Agenda Najaarsvergadering 16 september 2017

AGENDA OCHTENDDEEL: (aanvang 10:00)

1. Opening en rede voorzitter
2. Goedkeuring agenda
3. Goedkeuring verslag voorjaarsvergadering (zie deze nieuwsbrief)
4. Mededelingen
5. Bestuursperikelen/ bestuursfuncties
6. Vanuit het denktankoverleg
7. Overleggen (WBA/WBR/ CCR Rijnvaartcommissaris/ Ministerie/ politiek)
8. AGORA
9. ILT/boetes
10. Wat verder ter tafel komt
11. Rondvraag
12. Sluiting ochtendgedeelte

AGENDA MIDDAGDEEL: (aanvang 13:30 uur) Openbaar

1. Opening
2. AGORA: wat wil de ASV in de toekomst met AGORA?

- Bevindingen vanuit bestuur en denktank
- Vragenronde/ discussie

3. Juridisch: uitleg door van DIJK advocaten over actuele zaken.
4. ILT en boetebeleid: voortgang evaluatie , zwartboek en petitie
5. Politiek: nieuwe woordvoerders en partijen
6. Nautisch technische zaken (zoals spitssluitingen, ligplaatsenbeleid en dergelijke)
7. Afsluiting middagdeel met een drankje en een hapje

Verslag ASV ledenvergadering 25 maart 2017

Foto's Jessicavd Akker

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, ziet veel nieuwe gezichten en is daar erg blij mee. Sunniva Fluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen en spreekt de rede uit.

Goedkeuring agenda

Er worden 2 punten genoemd die bijgevoegd moeten worden, namelijk de onduidelijkheden aangaande de verlading van palmschroot onder ADN en de nieuwe werkuren. Komen beide op de middagagenda.

Goedkeuring verslag

Het verslag wordt goedgekeurd en de notulist wordt bedankt.

Het is gebruikelijk om even een minuut stilte te houden voor aanvang van de vergadering voor mensen die dierbaren zijn verloren. De Denktank heeft afgelopen jaar Pieter Buining verloren dus even een minuut stilte.

Mededelingen

- De ASV is uit het huisvuiloverleg gegooid omdat we dingen tegen de pers hadden gezegd die niet hadden gemogen. Onzin volgens de ASV en er is niets veranderd in het huisvuilbeleid. Matthe Broeken zegt dat hij een abonnement heeft afgesloten voor grofvuil. Sommige boten nemen het grofvuil mee maar anderen ook weer niet. Je moet per kilo betalen maar hij heeft niets hoeven te betalen. Kampen, Lelystad en Fonejacht zijn hun vergunning kwijt, het gevolg is dat je nu tussen Amsterdam en Delfzijl geen bilgewater meer kunt afgeven. Dit moet aangekaart worden bij het SAB, zaij moeten er voor zorgen dat je het bilgewater moet kunnen afgeven, er wordt genoeg voor betaald.
- Bij de Beeksebrug kun je weer afmeren op de palen voor de brug, er is gebaggerd.

Financieel verslag

Er was een groot positief saldo over 2016. Dit komt door de vele nieuwe leden die we hebben mogen inschrijven vorig jaar. Voor dit jaar zal dat waarschijnlijk niet anders zijn. De kascontrolecommissie, Harry Spier en Piet Bennik, heeft de boeken nagezien en heeft deze goedgekeurd. Voor het volgende jaar vervangt Jaring Ruytenberg Piet Bennik in de kascommissie. Donateurs betaalden € 39,50 voor de Nieuwsbrief, dit wordt verhoogd naar € 50,00 . De donateurs in de zaal gaan hier mee akkoord.

Werking bestuur/denktank

De vereniging zit behoorlijk in de lift, er komen schepen van allerlei tonnage en ook duwboten bij die allen met verschillende problemen kampen. De vereniging heeft dus ook meer verschillende kennis nodig. Die kennis zal moeten komen van de leden zelf. We hebben een grote denktank maar daar moeten meer mensen bij-

komen die in verschillende vaargebieden zitten. We doen het met zijn allen, schippers voor schippers, dat is onze kracht. Als we de dingen niet beter verdelen moeten we zaken laten liggen en dat kan niet de bedoeling zijn. Ger Veuger zegt, teveel mensen lezen mee maar je moet ook je mening durven geven. Er zijn er teveel die alleen maar lezen, dat is jammer. 3 leden melden zich aan voor de denktank.

Bestuursverkiezing.
Esther Lubbers heeft zich gemeld om het bestuur te komen versterken. Uit de zaal melden zich nog Hendrik Smit en Arno Duizendstra. Er komt een stemcommissie bestaande uit Ger Veuger en Jessica van de Akker. Alle 3 de gegadigden worden met een ruime meerderheid gekozen.

Agora
Er is een motie in de 2e Kamer aangenomen om een pilot te starten voor 2 jaar. Men is het er over eens dat de spotmarkt niet transparant is en dat er onder de prijs wordt gevaren. Hierdoor kunnen bedrijven niet innoveren en vergroenen. Het is niet de bedoeling dat de ASV dit gaat opzetten, dit moeten we samen doen. Er hebben zich verschillende bedrijven aangemeld om dit te helpen opzetten en er zijn ook al een aantal gesprekken geweest. Harry Spier is bij deze gesprekken aanwezig geweest en zegt dat we kijken welke bedrijven het meest geschikt zijn om dit plan uit te voeren om met een gedegen plan naar de 2e Kamer te kunnen gaan. Het probleem is nog wel dat niemand de prijzen erbij willen zetten, dat willen wij wel, anders heb je geen markttransparantie. De SP beleidsmedewerker Binnenvaart waar de ASV altijd goed contact mee had is naar de EVO gegaan, weet niet of we daar blij mee moeten zijn. Laten we hopen dat we zo een ingang kunnen krijgen bij de EVO. Ze willen wel met ons praten maar hadden geen man op de binnenvaart, deze is er nu dus wel.

ILT
Er worden tegenwoordig enorm hoge boetes opgelegd voor soms kleine overtredingen, alles onder het mom van economisch delict. Een brandblusser waarmee je te laat bent met keuren heeft niets met een economische delict te maken maar je krijgt wel een boete van 1500 euro. De ASV is daarom een petitie gestart wat een enorm succes is. 1000 handtekeningen binnen 24 uur en nu zijn we over de 1800 handtekeningen. Ook de pers besteedt er veel aandacht aan. De ILT gaat nu ook thuis controleren. Je krijgt een brief toegestuurd met een datum waarop men thuis wil komen controleren op alle scheepspapieren. Dit mag de ILT doen. Vanuit de zaal komt hierop veel verzet en vindt men het over het algemeen niet kunnen. Peter Verboom vraagt of dit wel kan, hoe staat dit omschreven in de Akte van Mannheim. Jos Evens heeft gezocht op de CCR site en heeft daar niets over kunnen vinden. De lidstaten mogen zelf invullen hoe ze de controles uitvoeren. De ASV gaat een Zwartboek maken, daarin kan iedereen zijn verhaal kwijt over de belachelijke zaken die men tegenkomt over de manier van controleren, de hoogte van de boetes, enz. We gaan alles verzamelen en aanbieden aan het ILT zodat ze kunnen zien wat er speelt hierover in de binnenvaart. Nu wordt er steeds gezegd dat het wel meevalt en dat er niet veel klachten zijn. Peter Verboom en Chris v d Boogaert zijn met nog een paar duwbootcollega's afgelopen week bij het ILT geweest omdat ze een klacht hadden neergelegd over het transport van de beschadigde tanker die in Grave over de stuw was gevaren. Ze zitten er behoorlijk mee in hun maag.

CCR / Rijnvaartcommissaris
Er is 5 à 6 keer per jaar overleg met de Rijnvaartcommissaris. Er is een beetje vooruitgang over het vele controleren in de verschillende deelstaten in Duitsland. Men wil gaan kijken of er een systeem kan komen om dit te verbeteren. Ook over ligplaatsen en autoafzetplaatsen lijkt men te willen nadenken. Over de verplichting om de werkuren bij te houden van het personeel is nog veel onduidelijkheid. De werktijden komen niet overeen met de vaartijdenwet. Voorlopig heeft men het voor een halfjaar in de ijskast gezet. Jos Evens heeft hier nog wat naar gezocht, de werkstaten moeten laten zien welke uren er is gewerkt en welke uren er is gerust. Inmiddels heeft Nico Wildenbeest de navolgende informatie gegeven.

"Zoals U waarschijnlijk in de Media al heeft vernomen dient per 1-1-2017 de arbeidstijd van de bemanning aan boord geregistreerd te worden.
In het kort dient de registratie aan het onderstaande te voldoen:

- Er kan meer dagen achtereen gewerkt worden;
- Daarna is er recht op meer vrije dagen;
- De maximale arbeidsduur per dag is 14 uur;
- De minimale rusttijd per dag is 10 uur;
- De maximale arbeidsduur per zeven dagen is 84 uur;
- De maximale arbeidsduur van 48 uur per week kan gemiddeld worden over één jaar;
- Gewerkte tijden dienen overeen te komen met het vaartijdenboek;

Zie voor info hiervoor bv http://www.bln.nl/nieuws/2016/12/08/registratie-arbeidstijd-per-1-1-2017 en / of http://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/nid25643-registratie-arbeidstijd-binnenvaart-vanaf-2017-verplicht.html

U kunt dit schriftelijk of digitaal bijhouden.
Per personeelslid kan een Excel bestand worden bijgehouden, de gewerkte tijd kan in delen van 15 minuten worden geregistreerd door op een vakje te dubbelklikken of een X in het vakje plaatsen als Uw Excel programma niet werkt op de dubbelklik.

De gewerkte tijd en gemiddelde gewerkte tijd word dan automatisch bijgehouden.
Eens per maand dient er getekend te worden door Werknemer en Kapitein.
De registratie dient aan boord beschikbaar gehouden te worden voor controle. "
Nico Wildenbeest gebruikt hiervoor een Excel-sheet en gaat informeren bij de maker van de sheet of wij die openbaar mogen gebruiken.

PAUZE

Technisch voorzitter Paul Markusse opent het middaggedeelte van de vergadering, verwelkomt iedereen die erbij zijn gekomen voor het openbare gedeelte van de vergadering. Het bestuur is uitgebreid zoals u kunt zien.

Voorzitter Sunniva Fluitsma verwelkomt de nieuwkomers en de pers en spreekt de rede uit voor het middaggedeelte.

Doortje Grooten neemt het jaarverslag door en bedankt Ron Breedveld voor het

maken van dit verslag.

Agora
Er is een motie aangenomen in de 2e Kamer om een pilot te starten van 2 jaar om te kijken of Agora gaat werken. Ook in de 2e Kamer is men tot de conclusie gekomen dat er onvoldoende transparantie is in de markt en mede daardoor zijn de vrachten te laag. Agora moet deze transparantie geven en dit werd door een groot deel van de 2e Kamer gesteund. De Minister wil het nog steeds niet, maar heeft toegezegd dat ze hieraan gaat werken. De ASV heeft ondertussen gesprekken gevoerd met verschillende partijen die dit willen helpen opzetten. Ook is er binnenkort overleg met de EVO. Tot nu toe is de ASV de enige die het plan trekt, maar de ASV gaat het niet uitvoeren, wij willen het breder trekken. Er moeten meer partijen in de binnenvaart iets zien in dit plan. De politiek hebben we kunnen overtuigen, nu de binnenvaart nog. Het moet een plan zijn waar je gemakkelijk in kunt stappen en gemakkelijk is uit te voeren. Het is bedoeld voor de spotmarkt. Dit naar aanleiding van het rapport Nijenrode wat is uitgevoerd in opdracht van de minister. De spotmarkt is 20 tot 40 % van de markt, maar wel een belangrijk deel van de markt als het gaat om prijsvorming. Er moet een onafhankelijke marktmeester komen die boven alle partijen staat en in kan grijpen als de prijzen te laag maar ook te hoog worden. Europa en ook de 2e Kamer erkent dat door te weinig transparantie het niet goed gaat met het transport in Europa. Panteia heeft richtlijnen hoe een kostprijs is opgebouwd en dat kan een uitgangspunt zijn. Jos Evens is bang dat verschillende transportmodi tegen elkaar worden uitgespeeld. Er moet een algemeen transportbeleid komen voor alle transportmodi dat deze niet meer onder de kostprijs mogen vervoeren. Piet Bennik vraagt of BLN al over Agora heeft gesproken met zijn leden. John Janssen antwoordt dat hierover in het bestuur nog niet is gesproken, maar gaat zorgen dat het op de agenda komt en houdt daar contact over.

CCR / Rijnvaartcommissie
Er is 5 tot 6 keer overleg per jaar, willen gaan kijken of dat iets minder kan. De railingplicht : wordt over gepraat - na Nederland zijn nu ook België en Frankrijk tegen de railingplicht. In Duitsland wil men nu met de verschillende deelstaten een systeem bedenken om te komen tot minder controles door de politie. Over ligplaatsen is te melden dat er een kleine vooruitgang is. Leny van Toorenburg zegt dat dit op de agenda is geweest bij de CCR. Het is goed ontvangen, de CCR geeft toe dat ze wat moeten doen. Alleen moet het nog wel worden uitgevoerd, we blijven ons best doen. Werktijdenbesluit is nog niet helemaal duidelijk, wat is werk en wat niet. Jos Evens heeft onderzoek gedaan en zegt dat er staat beschreven wat werk is. Varen is werk maar laden en lossen hoef je natuurlijk niet met het voltallige personeel te doen. De werktijden van werknemers moet worden bijgehouden maar ook wanneer je eigenaar van een BV bent moet je de werktijden bijhouden, je bent dan in dienst van de BV. Wanneer je een éénmanszaak bent of een VOF hoeft het weer niet. Er moeten eigenlijk werkinstructies gemaakt worden die duidelijk maakt wat werk is en wat niet. De regeling word in de Nieuwsbrief gezet.

WBR/Rotterdam
Op 5 april is er weer een vergadering. Op de agenda staat o.a. de herindeling van de Maashaven. Men wil de schepen dwars in de Maashaven leggen. Wij zijn daar op tegen want dan lig je altijd dwars op de wind. Er is al een groot gedeelte van de plannen teruggedraaid. Men wil nu nog alleen dwars liggen aan de kant van de silo. Verder op de agenda o.a. De bouw van een nieuw Feijenoordstadion, men heeft het over een nieuw eiland bij de Van Brienenoordbrug. Ligplaatsen Dordrecht.
WBA/Amsterdam

Er komt op de Haparandadam een milieustraat, een proef van 6 maanden. Wij hadden graag ook een container voor grofvuil maar die is er niet gekomen. Nu loop je de kans dat mensen wrijfhouten en touwen bij het huisvuil gaan gooien en de proef mislukt. De brug die de gemeente Amsterdam wil over het IJ wil de minister niet, het havenbedrijf wil ook geen brug dus nog maar even afwachten hoe dat afloopt. Het tarief van de walstroom is verlaagd van 37 cent naar 27 cent en is nu net zo duur als Rotterdam. Het autosteiger van de Surinamekade wordt verplaats naar de Sumatrakade. Ook is er de mogelijkheid om daar water te laden, 6m3 gratis. Ook op de Haparandadam kan je gratis 6m3 water laden.

ONTB
Na Nederland is er toch een verschuiving als het gaat om de railingplicht. België en Frankrijk beginnen nu toch ook in te zien dat een railing toch niet zo handig is. Voorstel aan Straatsburg: bestaande vloot niet met deze verplichting opzadelen maar alleen de nieuwbouw. Internationaal is het verplicht om in de passagiersvaart bij meer dan 12 mensen een defibrillator aan boord te hebben. Voor veel kleine passagiersvaart is dit toch een behoorlijke kostenpost en die varen toch vaak op plaatsen waar de hulpdiensten snel ter plaatse kan zijn. Voorstel is om nationaal uitzonderingen te maken voor plaatsen waar hulpdiensten snel ter plaatse kan zijn. Nederland wil nog steeds aanpassing van het meetprotocol als het gaat om geluidseisen. Duitsland wil dat niet en wil dit regelen via de tachograaf. Deze geluidseisen hangt bij de hele sector boven het hoofd en is een behoorlijke onzekerheid voor de gehele sector.

Maritieme Conferentie
Op 1 februari was er de Maritieme Conferentie waar de ASV met 3 personen aanwezig was om te proberen om vanuit de praktijk onze inbreng te kunnen geven. Er waren 150 mensen, veelal van het ministerie van I en M en Economische Zaken om het beleid voor de komende 2 jaar vorm te geven. Hieruit blijkt dat er weer over de binnenvaart wordt gesproken en

niet met de binnenvaart. Met gaat er vanuit dat schepen non stop op de Rijn zitten en daar wordt ook beleid en regels op gemaakt

Wij hebben voor de hand liggende zaken voor het voetlicht proberen te krijgen. Het valt niet mee om het ministerie je ideeën uit te leggen, er zijn veel te veel vooroordelen die je eerst uit de hoofden van de beleidsmakers moet zien te krijgen. Men zit soms echt in een tunnelvisie, zeker onze Minister. Het ministerie ziet bijvoorbeeld heel veel in onbemand varen en stoppen daar heel veel geld in. Geld dat ergens anders dan weer niet gebruikt kan worden en wat wij misschien wel veel belangrijker vinden. Ook vindt men schippers zeuren als het gaat om zwemvesten, wij wel en de pleziervaart niet. Geluidseisen worden ook tegengehouden door bepaalde groepen aldus het ministerie. Schepen van 70 en 80 jaar oud houden de innovatie tegen, varen als way of live is onprofessioneel, moeten meer samenwerken, papa-en-mamma bedrijfjes zorgen er voor dat het niet goed gaat in de binnenvaart, oude schepen zijn vuil, et cetera, et cetera. Wij moeten natuurlijk wel digitaliseren, innoveren, vergroenen en professionaliseren.

Je vraagt je wel eens af is er ook iets wat wij als binnenvaart wel goed doen. Bij het onderwerp concurrentiekracht binnenvaart hebben wij aangegeven dat de particuliere binnenvaart nooit kan opboksen tegen grote multinationals als bv Imperial. Ook niet in samenwerkingsverbanden. Daarvoor hebben wij meer inzicht in de markt nodig. De vertegenwoordiger van de EVO reageerde daar positief op. De binnenvaart heeft in het verleden wel samengewerkt (schippersbeurs) maar dat mocht niet meer van de overheid. In een nog niet zo ver verleden werd de EUBO tegengehouden door de ACM omdat men bang was dat de schipper een te groot machtsblok zou kunnen vormen. Wij mogen tot maximaal 500.000 ton samenwerken terwijl Imperial een soort Agora heeft opgezet met 20 miljoen ton. We moeten digitaliseren, met Agora is dat heel goed mogelijk, vanuit je stuurhut via internet naar de veilingsite om vrachten aan te nemen en zorgen voor minder leegvaart. En als we hiermee ook nog eens wat meer gaan verdienen kunnen we ook aan de vergroening van de binnenvaart gaan denken.

De ASV heeft net als BLN in dit kader gepleit voor een Europees vervoersbeleid. Er is al jaren een Europees Witboek waar ondanks de steeds maar groeiende filedruk niets mee gedaan wordt. Als we het hebben over bereikbaarheid in Nederland en zeggen dat er vooral in de kleinere vaargebieden steeds meer drempels worden opgeworpen door o.a. spitssluiting en beperkte bediening van kunstwerken is dit niet wat men wil horen. Het moet gaan over grote nieuwe projecten.

Dat er tegelijkertijd steeds meer werk van de kleine binnenvaart naar de weg gaat heeft men helemaal niet door. Dat de kleine binnenvaart verdwijnt heeft niet de aandacht van de beleidsmakers. Als we vragen hoe het moet in de toekomst als de kleine binnenvaart is verdwenen tot 1000 ton komt men met het antwoord dat België hier een oplossing voor heeft (doelend op de watertruck). Als je dan vraagt hoe die bakjes zonder woning, wc of zelfs maar drinkwater naar Lyon moeten gaan varen blijft men het antwoord schuldig.

Huisvuil

Op de najaarsvergadering heeft de ASV na een oriënterend gesprek met het ministerie besloten om weer aan schuiven bij het huisvuiloverleg. Alle ideeën waren welkom, aldus het ministerie en ook al vond en vindt de ASV nog steeds dat het CDNI verdrag gerespecteerd dient te worden , dus was de ASV toch weer aanwezig bij het huisvuiloverleg. Om het vertrouwen van de schipper terug te winnen moest moeten we af van het veel te dure abonnement en de SAB er tussenuit. De ASV heeft toen voorgesteld om een klein bedrag per zak te betalen en zo dat het voor iedereen toegankelijk is, dus ook voor de buitenlandse schipper. En er moet veel meer de mogelijkheid zijn om afval te scheiden. In het overleg beloofde het ministerie te onderzoeken of havens wel voldoende de mogelijkheid geven aan de binnenvaart om hun afval te kunnen inleveren. Op de valreep werd er nog even gezegd dat er over dit overleg niets naar buiten mocht worden gebracht. Wij hebben gelijk gezegd dat we onze achterban moeten kunnen inlichten. Dan mocht dan wel maar er mochten geen namen en cijfers naar buiten.

Onze voorzitter Sunniva Fluitsma werd benaderd door een online krant die is gespecialiseerd in afval. Dit was een heel oppervlakkig interview zonder namen en cijfers. Wij willen nogmaals benadrukken dat wij niet de pers hebben opgezocht zoals het ministerie beweert maar het was andersom. Het gevolg was een telefoongesprek vanuit het ministerie waar de nodige gal werd gespuwd zonder dat men het desbetreffende artikel had gelezen. Daarna werd er per mail mede gedeeld dat de ASV niet meer welkom was als ze zich niet aan de afspraak wilde houden, niets naar buiten brengen dus. Men wilde de ASV monddood maken en dat laten wij ons niet gebeuren, dus einde huisvuiloverleg voor de ASV.

Gezien het resultaat een gemiste kans voor het ministerie, alles blijft het zelfde en niemand is blij met het resultaat. Er zijn nu 550 abonnementen en het ministerie zegt daar blij mee te zijn, de binnenvaart in ieder geval niet. Wij kunnen alleen maar hopen dat er bij het nieuwe kabinet wel iemand komt die de binnenvaart aanvoelt en begrijpt en daar ook naar handelt.

Nautisch technische zaken.

Jos Evens meldt dat je niet meer de auto in de sluis aan de wal mag zetten. Dat wordt toch een groot probleem. De ASV heeft gebeld met sluis Sambeek daar waar het het eerst bekend werd. En de sluismeester zegt dat het inderdaad niet meer mag.

Leny van Toorenburg heeft met de directeur scheepvaart gebeld en die zegt als er geen andere mogelijkheid is het wel mag. Dat is natuurlijk leuk maar dan moeten de sluismeesters dat wel weten, wat nu niet het geval is.

In Noord-Holland worden alle bruggen en sluizen op afstand bediend, dit voor een snellere doorvoer voor weg en water.

In Zutphen gaat men dit jaar de kade vernieuwen. O.a. de spoorbrug word gerenoveerd. Het hefgedeelte van de brug gaat daarvoor deze zomer voor 14 dagen dicht, ook als het eventueel hoogwater is. Er is 5 maanden 1-richtingsverkeer bij de brug. De kade bestaat uit 3 delen en er is tijdens de werkzaamheden altijd 1 deel beschikbaar voor de binnenvaart. Passagiersvaart heeft hierbij voorrang. De binnenvaart kan uitwijken naar de Industriehaven waar je tijdens deze periode gratis kunt liggen. Bij de palen voor de brug wordt er niet gebaggerd.

Als je naar Assen wilt heb je in de toekomst , als de plannen doorgaan, nog maar 2 minuten de tijd om 3 bruggen te passeren. Dat lukt natuurlijk nooit, noch voor de binnenvaart, noch voor de pleziervaart. Dit betekent, als dit doorgaat, dat er dan geen vaart meer is naar Assen. En dat terwijl er toch nog een betoncentrale in Assen zit die wekelijks een paar schepen voor de wal krijgt.

Vergroening
De uitlating dat oude motoren vervuilend zijn is gebaseerd op aannames en niet op real-time metingen. Ook de kreet dat de binnenvaart de slag met het wegvervoer aan het verliezen is, is dubieus zoals het programma Zembla heeft aangetoond. Hier kwam naar voren dat ook in de vrachtwagenwereld sjoemelsoftware wordt gebruikt. In 2020 moeten nieuwe motoren voor de binnenvaart aan de Euro Stage 5 gaan voldoen. Je kan natuurlijk al wat doen met zonnepanelen en/of windgenerator zodat de boordgenerator niet of minder hoeft te draaien. Het belangrijkste waar men naar toe wil is een zo laag mogelijke uitstoot.

Mogelijkheden om oude motoren schoner te krijgen is bv brandstof met GTL te gebruiken hiermee kan je voldoen aan de Euro Stage 3 norm wat gelijkwaardig is met CCR2. Toepassen van brandstof-water emulsie waarmee je ook kan voldoen aan de CCR2 norm. Je kan ook een katalysator plaatsen waarmee je de NOX kan reduceren tot 90 %. Je kan natuurlijk ook altijd nog een tandje minder hard gaan draaien, minder gasolieverbruik is minder CO2 uitstoot. Overal LED verlichting plaatsen zodat de generator nog sneller uit kan en je genoeg hebt aan zonnepanelen en/of windgenerator. Momenteel is er een project CLINSH waar je tot 24 april kunt aanmelden. Er worden 30 schepen geselecteerd van verschillende grootte en verschillend vaargebied. De schepen worden uitgerust met apparatuur die continu aan de pijp gaat meten. De binnenvaartondernemer ontvangt 10.000 euro als onkostenvergoeding. 15 schepen maken bij aanvang al gebruik van duurzame voortstuwing. Tijdens de meetcampagne zal ook bij de andere 15 schepen installatie plaatsvinden emissie reducerende technieken of alternatieve brandstof. De binnenvaartondernemer ontvangt hiervoor 50% subsidie vanuit CLINSH.

ILT
De ASV heeft dhr. Boerema van de EOC uitgenodigd om uit te leggen hoe het in zijn werk gaat met de verschillende boetes en geeft ook voorbeelden hoe hoog de boetes kunnen oplopen tot wel in de tienduizenden euro's.

Bestuurlijke boete
Dit gaat voornamelijk over overtredingen van het vaartijdenbesluit en de arbeidstijdenwet. Het boeterapport gaat naar IL&T en die komt met een boete voorstel. Je hebt 14 dagen de tijd om een zienswijze in te dienen, deze hoef je niet in te dienen en heeft ook niet heel veel zin, want de kans van slagen is zeer gering. Daarna krijg je een beschikking(boete) , deze dien je te betalen en je hebt 6 weken de tijd om bezwaar aan te tekenen. Raadpleeg altijd je rechtsbijstandverzekering als je een boete krijgt. Je kan nooit een strafblad krijgen.

Strafbeschikking.
Dit zijn boetes voor bv snelheidsovertredingen en milieudelicten. Hier doet het openbaar ministerie een voorstel tot boete. Bij een strafbeschikking bepaalt de rechter de boete en hoef je niet van te voren de boete te betalen. Neem ook hier contact op met je rechtsbijstandverzekering. Als het een grote overtreding is zou je hier wel een strafblad voor kunnen krijgen.

Aangekondigde bedrijfsinspectie
Dit mag het ILT doen en je bent verplicht hier aan mee te doen. Dit gebeurt bij voorkeur op het woonadres, wanneer je niet aanwezig kunt zijn kan je een andere datum vaststellen. Het kan ook aan boord gebeuren. Lukt het helemaal niet dan kan men soms kopieën opsturen van de gevraagde stukken en krijgt men boetes over datgene wat daarin staat, zoals het vaartijdenboek.

Vele leden in de zaal zijn het hier volstrekt niet mee eens en vinden het een schending van de privacy. Als je controles wilt uitvoeren doe je dat aan boord in de stuurhut en niet in de woning.

Sunniva Fluitsma merkt op dat over de enorme verhoging van de boetegelden de binnenvaart hier helemaal niet in is gekend, terwijl de Minister op Kamervragen heeft gezegd dat dat wel het geval zou zijn geweest. De ILT zegt dat de Minister de hoogte van de boetes heeft bepaald, de ILT heeft op vragen van de ASV tijdens het overleg moeten toegeven dat men zelf dit voorstel aan de Minister heeft gedaan en dat zij het voorstel heeft aangenomen.

Bij Kamervragen hierover zegt de Minister dat de CBRB en de Vereniging voor Charterschepen hierin is gekend, dus niet de ASV en BLN. Als de ASV bij overleg vraagt hoe het nu precies zit zeggen CBRB en de Charterschepen dat het overleg toen alleen ging over passagiersvaart. Maar de ILT zegt daarop dat men "met andere on-

dernemers" hierover gesproken heeft en vandaar uit dit voorstel tot boeteverhoging heeft gedaan. De ASV vraagt zich sterk af (zeker gezien het feit dat er convenanten afgesloten zijn met "ondernemers") wie neemt de boel nu in de maling ??

Sunniva Fluitsma neemt door wat de ASV allemaal heeft ondernomen om hier wat aan te doen. Beleid aan de orde gesteld, politiek op de hoogte gesteld, pers ingelicht, klacht ingediend bij ILT, petitie gelanceerd (ondertussen meer dan 1800 handtekeningen), 15.000 personen die op de ASV Facebookpagina zijn geweest over dit onderwerp. Er is een motie aangenomen in de 2e Kamer over dit onderwerp maar niets helpt tot nu toe. In de motie staat dat er een evaluatie moet komen met de binnenvaartbranche. Wordt niet gedaan, tenminste niet vanuit de IL&T. Bij het laatste overleg heeft de ASV dit aan de orde gesteld en nu heeft men beloofd dat die evaluatie in juni 2017 zal komen.

En als er al eens een overleg is over dit onderwerp staat de ASV helemaal alleen en wordt niet gesteund door andere organisaties wat betreft het naleven van de motie. De minister zegt dat er nauwelijks bezwaar word gemaakt, meestal blijft de boete gewoon staan. Hoe komt dit: de drempels zijn vaak te hoog als het gaat om bezwaar maken. ILT beoordeelt zijn eigen opgelegde boete, wat natuurlijk heel raar is. En het geld van de boete verdwijnt ook nog eens is de kas van het ministerie. Conclusie: we moeten de politiek proberen te overtuigen dat dit zo niet kan. Daarvoor zijn we de petitie ook opgestart om te laten zien hoeveel mensen tegen deze werkwijze zijn. We gaan vanaf vandaag ook een Zwartboek bijhouden, mensen kunnen via de ASV website een formulier invullen en hier hun problemen vertellen, wat ze tegen komen als het gaat over boetes, manier van controleren, is de veiligheid in het geding, hoe zit het met de vakbekwaamheid van de mensen die komen controleren.

Nogmaals het gaat niet om de boete zelf, want die is vaak wel terecht, maar om de proportionaliteit (hoogte) waarbij opgemerkt wordt dat ook het begrip 'goed zeemanschap' niet wordt toegepast. ILT wil gewoon niets veranderen.

Rondvraag
Marten Valkema vraagt wat hij nu moet doen met de palmschroot. Men zegt dat het onder ADN vervoerd moet worden maar er zijn genoeg collega's die het vervoeren zonder ADN. Cor le Sage heeft hierna geïnformeerd bij Schutter en IL&T en beide zeggen dat het onder ADN valt. Jos Evens merkt op dat het enige wat je kunt doen is door de bevrachter op het charter laten zetten dat het schip niet geschikt is voor ADN goederen.

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

In Memorium

Op 9 juli 2017 is Dhr. Jac. Poker overleden op 68-jarige leeftijd. Op de rouwkaart stond de tekst uit Psalm 107:30 *Het verheugde hen dat de zee tot rust kwam, Hij bracht hen naar een veilige haven.*

Jacob Poker gepensioneerd schipper voorheen van het motorschip "Spes et Fides".

Jacob Poker was voor vele die hem gekend hebben een man die geen blad voor de mond nam.
In het jaar 1982 is hij met zijn spits groot 343 ton lid geworden van de ASV. Na enige tijd als lid zijnde van de ASV, en veel positieve opmerkingen maakte hoe er gemanoeuvreerd kon worden, is Jacob als commissaris de vereniging komen versterken. Hij voer veelal naar Frankrijk, en ook naar de Duitse kanalen, wat inhield dat hij niet elke maand de bestuursvergaderingen zou kunnen bijwonen. Waar hij zich hoofdzakelijk voor inzetten was het behouden van de EV, met daaraan gekoppeld de toerbeurt vereniging Noord-Zuid.

Hij wist als ondernemer uit de jaren van voor 1975 nog goed te herinneren wat toen de vrachtprijzen waren die er betaald werden. Dat wilde hij de toekomstige particuliere schipper niet aan doen. Dat waren zijn doelen die iedereen moest horen, gewild of ongewild. Jacob bracht zijn gedachten aan de schipperij altijd op een zeer humoristische, cryptische manier over, men moest altijd goed nadenken voor we het begrepen.

Veel waardering ging naar hem uit hoe hij de onbekende schipper kon helpen om op een evenredige manier een lading aan te nemen, wat de regels, werkwijze, en gewoontes waren in b.v. Frankrijk. Ook vond hij dat het een regel was dat de schipper die aan de reis was gekomen een rondje moest trakteren in de dichts bij zijnde horecagelegenheid. Een collega schipper die wij blijven herinneren als een winst om hem gekend te hebben.

Wij wensen zijn vrouw -en naaste familie- sterkte en kracht toe in de aankomende tijd, en daarna.

De ASV blijft hem herinneren als een schipper die zijn mening naar buiten bracht, zonder enige schroom, maar zijn idealen waar hij voor vocht ook voor zijn buren moesten gelden.

Geen AGORA, wel een nieuwe motie en een probleem voor de Minister?

We weten dat op oneigenlijke gronden het voorstel om tot een veilingsysteem te komen voor de spotmarkt in de binnenvaart door de Minister is afgeschoten. Daarbij claimt de Minister, dat slechts 100 schippers (allen leden van ASV) vóór dit idee van AGORA zouden zijn en 9.000 tégen.

Feiten en fictie
De Minister hoeft kennelijk niet te bewijzen hoe ze aan deze "feiten" komt.
Niet alleen de Minister speelt geen eerlijk spel. Ook anderen, die ongetwijfeld hebben gedacht dat het zo'n vaart niet zou lopen, bleken verrast te zijn door de uitkomst van de hoorzitting: een aangenomen motie waarin de Minister de opdracht kreeg AGORA tot stand te brengen.

Niet op de hoogte?
Hoewel het duidelijk is dat de ASV op werkelijk ieder overleg, iedere vergadering en iedere presentatie heeft gezegd, dat het duidelijk moet zijn dat markttransparantie alleen maar te verwezenlijken is als het veilingsysteem over de HELE spotmarkt zou gaan, waren de partijen (BLN, EVO en het Ministerie IenM) opeens heel verbaasd dat er dus sprake is van een verplichting om het spotmarkt-werk op de veiling te plaatsen.

Het is wel duidelijk dat men het niet WIL en een argument heeft willen vinden om, zonder stelling te hoeven nemen tegen een betere onderhandelingspositie voor de schippers, zich hieruit te kunnen draaien.

Lang leve de politiek
Maar de politiek liet het er niet bij zitten. Dus stelde de SP een motie voor, ondertekend door de Partij voor de Dieren en Groen Links, waarbij de boodschap luidt: verzin dan maar een andere manier om tot een transparante markt te komen als jullie AGORA niet willen.

De motie luidt:
MOTIE VAN HET LID LAÇIN C.S.
Voorgesteld 21 juni 2017

De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat in delen van de binnenvaartmarkt bevrachters meerdere rollen naast elkaar vervullen en dat dit leidt tot een ongelijke informatiepositie; constaterende dat dit ongelijke speelveld zorgt voor een niet-transparante markt, waardoor binnenvaartschippers te vaak onder de kostprijs moeten varen; overwegende dat deze intransparantie goede marktwerking in de sector niet dient, en daarmee een eerlijke prijs voor de dienstverlening in de weg staat; overwegende dat de sector ook van mening is dat meer transparantie gewenst is; verzoekt de regering om, in overleg met het veld, tot concrete voorstellen te komen om de markttransparantie te verbeteren en deze voorstellen voor 1 september 2017 aan de Kamer aan te bieden, en gaat over tot de orde van de dag.

Na de motie
Ook nadat deze motie is aangenomen, is er een herhaling van zetten: Het Ministerie wacht zolang mogelijk met het zetten van stappen en stelt alles in het werk om straks weer te kunnen zeggen: "eigenlijk wil helemaal niemand die werkelijke transparantie".

Maar het Ministerie IenM moet op korte termijn ook de vragen van de Kamer beantwoorden en de Minister moet uitleggen hoe ze omgegaan is met de motie. Dus MOET het Ministerie wel de ASV hierbij betrekken. De ASV is tenslotte de aanjager van dit idee en dat weet inmiddels de hele Kamer wel.

Uitnodiging voor gesprek over markttransparantie:
Dus anderhalve maand nadat de motie is aangenomen door de Tweede Kamer, op 25 juli 2017, ontving de ASV een uitnodiging van het Ministerie om binnen een week op een gesprek te komen in Den Haag of Rotterdam. Dat gesprek zou een uur mogen duren: "Van mijn collega heb ik begrepen dat u contact heeft gehad over bovenstaand onderwerp en dat er een afspraak kan worden ingepland" werd er geschreven. Dat contact was er nooit geweest en van een in te plannen afspraak was de ASV ook niet op de hoogte gesteld.

De reden voor het feit, dat men op stel en sprong een afspraak wilde maken is duidelijk: er ligt een aangenomen motie over Markttransparantie (motie Lacin) en het Ministerie gaat op vakantie en daarvoor moet men nog snel even alle betrokkenen gesproken hebben, want er moet een brief uit naar de Kamer over de voortgang van het proces.

Vervolgens heeft de ASV deze mail naar het Ministerie gestuurd:

Mail van ASV aan het Ministerie IenM

Aan het ministerie Infrastructuur en Milieu

Anderhalve maand nadat de motie is aangenomen ontvang ik een uitnodiging gericht aan "de heer Fluitsma" waarbij er binnen een week een gesprek gepland zou moeten worden van een uur. In de uitnodiging zie ik geen verwijzing naar een mogelijke inhoud van een gesprek (los van de aanhef 'markttransparantie'), noch een voorstel voor een stappenplan of iets dergelijks om uiteindelijk tot een concreet voorstel te kunnen komen. Gezien de ervaringen in de diverse gesprekken in het verleden lijk ik te moeten concluderen dat het gesprek niet meer zal zijn dan het invulling geven van de vraag over markttransparantie van mijn kant.

De ASV heeft dat echter al op allerlei manieren gedaan, via diverse stukken, inbreng in een hoorzitting en dergelijke. Om iets een zinvol gesprek te laten zijn, zijn er twee partijen nodig die met elkaar in gesprek willen. Ik vraag dan ook nogmaals: wat wordt de inhoud van dit gesprek? Op welke wijze kan dit gesprek ergens toe leiden? Wat is de intentie van het ministerie anders dan (rekening houdend met de vakanties van het ministerie) net op tijd naar de Kamer kunnen reageren dat er "gesproken" is met "de partijen"?

De visie van de ASV over markttransparantie en de noodzaak ervan mag duidelijk zijn. De opdracht aan de minister om een meer transparante markt tot stand te brengen is ook duidelijk. De argumenten waarmee AGORA door de minister is afgeschoten zijn aantoonbaar onjuist. Ervan uitgaande dat het ministerie de minister van informatie voorziet mogen wij u dit aanrekenen.

U bent in het hele hieraan voorafgaande proces duidelijk geweest in dat u AGORA (een veilingsysteem) niet wenst. Het lijkt me nu ook uw verantwoordelijkheid dan met voorstellen te komen die de markt transparant maken en die op draagvlak kunnen rekenen bij de sector.
In dat proces wil de ASV natuurlijk van

harte meedenken.

Telefonisch gesprek
Gelukkig werd deze reactie snel opgepikt door het Ministerie. In het gesprek werd het de ASV duidelijk dat het Ministerie vermoedelijk de Kamer wederom gaat mededelen, dat “we er niet uit komen”. “Niemand” zou een verplichting willen zoals AGORA een verplichting inhoudt, werd de ASV te verstaan gegeven. De reactie vanuit ASV-zijde was, dat een vrijwillig AGORA geen enkel nut zou hebben gezien de huidige situatie, zoals bijvoorbeeld 4-shipping wel voor een beperkte groep schippers werkt (waarbij het die verladers toevallig goed uitkomt), maar niet de hele spotmarkt bedient. Opvallend was de reactie vanuit het Ministerie waarbij men toegaf dat het inderdaad zo is, dat een “vrijwillig AGORA” meer is van hetzelfde en eigenlijk niets toevoegt.
Minister vertelt pertinente onwaarheden aan de Kamerleden
Vanuit de ASV is gezegd dat wij het heel moeilijk vinden te praten met een Ministerie als de Minister pertinente onwaarheden vertelt in de Kamer over deze onderwerpen waarbij de 9.000 schippers tégen en 100 ASV-ers vóór AGORA volgens de Minister, aangehaald is.

Hoe werkt de spotmarkt?
Het blijkt toch lastig om in een gesprek duidelijk te maken hoe de spotmarkt nu precies werkt en dat we altijd een spotmarkt nodig hebben, als je vervoersgarantie wilt bieden. Dat betekent dan ook, dat ook de spotmarkt een gezonde markt moet zijn; een spotmarkt die er altijd zal zijn en moet zijn en die nu niet functioneert, waarmee het de anderen (aangesloten bij samenwerkingsverbanden of met een contract) ook negatief beïnvloedt.

De schipper weer (bijna) niet gehoord
Het Ministerie zal wat dit onderwerp betreft met allerlei partijen om de tafel gaan, zoals EVO, CBRB, een samenwerkingsverband, BLN en misschien een schipper (plus de ASV). De ASV heeft daarbij medegedeeld dat onze conclusie dan is dat het Ministerie dan eigenlijk nog steeds niet of nauwelijks de schippers zelf hoort. Op de vraag of de ASV dan een ander idee had om tot meer transparantie te komen, heeft de ASV geantwoord, dat je ook alles op een site kunt laten zetten wat er is aan werk, bij wie en dergelijke. Daarbij was kennelijk de indruk gewekt, dat dat ook over de winstmarge zou gaan, waarop gezegd werd dat dát toch niet kan, met alle winsten erbij en dergelijke…. Maar de ASV heeft (net als het rapport waar alles aan ten grondslag ligt) nooit gesproken over de winsten, dat staat ook niet in het AGORA verhaal. Het gaat er om dat verladers en schippers kunnen overzien wat er op de markt gebeurt: transparantie betekent, dat het inzichtelijk is wat er gebeurt en dat staat toch in de motie. Volgens het Ministerie willen ook veel schippers en anderen dat niet.
Daarop stelde de ASV dat het een aangenomen motie is die gewoon uitgevoerd moet worden en dat wij er alles aan hebben gedaan op voorhand de discussie te voeren, maar dat het Ministerie nooit bij welk overleg dan ook gekomen is en de discussie uit de weg gegaan is. Nu ligt die motie er en nu moet er opeens “gepraat” worden.

Belgische wet verbod beneden kostprijs te vervoeren
Tenslotte heeft de ASV uitgelegd, dat, wat de ASV betreft, de vraag om een AGORA zelfs nog heel voorzichtig was. Het gaat tenslotte alleen maar over de spotmarkt, dus de vraag is: hoe gaat men transparantie bereiken als men zelfs dat niet wil?
Er werd ook nog even gebrainstormd over de Belgische wet, waarbij er een verbod is om beneden de kostprijs te vervoeren. Het Ministerie zei (terecht) dat die wet helemaal niet gehandhaafd wordt. Waarop de ASV uitgelegd heeft, dat door de manier waarop dat verbod er is (schippers moeten elkaar “aangeven”) die handhaving ondermijnd wordt.

Geen natuurramp maar een keuze: de “vrije” markt
Volgens het Ministerie is een verplichting (AGORA) dus onbespreekbaar en ook stelt men vast, dat er eigenlijk niets mag (van Europa) (de ASV had natuurlijk al bij het vorige overleg gezegd dat het volgens Theologitis DG MOVE geen probleem zou zijn, maar er staat niets op papier dus dat “telt” niet, net zomin als telt dat ACM tijdens de hoorzitting heeft gezegd dat AGORA wel zou kunnen. Dat is niet genotuleerd net als die hele hoorzitting niet is genotuleerd, dus dat “telt” niet).
Al met al ging de discussie er vooral over dat volgens de ASV het Ministerie doet alsof er een natuurramp over ons gekomen is, waardoor er niets mag om de situatie de verbeteren. Maar de ASV vindt dat het keuzes zijn, die gemaakt zijn en die we ook anders kunnen maken als we dat echt willen.

Conclusie
De wil is er niet om werkelijk iets te veranderen. De consequentie is voor de maatschappij: de schepen gaan gewoon verdwijnen, zeker de kleinere schepen en kennelijk WIL niemand daar iets aan doen. Daarop was de tegenreactie vanuit de Minister dat we een “moderne” binnenvaart zouden moeten willen met een versterkte structuur: “we” willen niet meer zoveel van die kleine bedrijfjes, wordt ons verteld. De ASV antwoordt: die kleine bedrijfjes zijn er juist, omdat er zo slecht verdiend wordt in de binnenvaart. Ook is vanuit de ASV gewezen op het feit dat schaalvergroting (zie onderwijs en zorgsector, waar men juist weer kleinschaliger wil werken voorbeeld en zie het “grote” BLN) lang niet altijd tot versterking leidt, vaak juist tot minder dynamiek en kracht. Niet voor niets dat in veel sectoren men juist weer naar “verkleining” gaat.

Geen steun van BLN
Het lijkt erop dat de ASV in deze opvattingen alleen staat en dat BLN alleen maar wil “inzetten op verbetering van informatiestromen”. Kortom; daar hebben we dus helemaal niets aan. Het uitgangspunt van de ASV is, dat verbetering van informatiestromen alleen geen transparantie biedt en de positie van de schipper niet verbetert. Als voorbeeld is genoemd: stel dat de vooruitzichten zijn, dat bepaalde type schepen binnen enkele jaren meer werk hebben, wat kun je daar dan mee? De enige die er iets mee kunnen, zijn de banken bij (wel of geen) nieuwbouw. Maar als er een slechte oogst voorspeld wordt, wat hebben we daaraan? Dat maakt onze positie tegenover bevrachters niet sterker als we dat weten.

Rapporten versus onze realiteit: DOEL versus MIDDEL
En wederom werd er gewezen op allerlei rapporten die steeds op hetzelfde uitkomen: “dat we moeten samenwerken”, maar, was daarop de reactie vanuit de ASV, samenwerken wordt daar als DOEL gezien, terwijl het een MIDDEL zou moeten zijn om tot iets te komen. Tot wat wil je dan komen met dat samenwerken? Als de Minister de eerste is, die zegt dat samenwerken niet mag leiden tot hogere tarieven, wat wil je er dan mee? Wij willen ook wel samenwerken, maar als middel om tot iets te komen: bijvoorbeeld het middel AGORA gebruiken met als doel; meer marktmacht voor de schipper en een betere onderhandelingspositie.

Kortom…. al met al was het in ieder geval een echte discussie. De ASV heeft nogmaals de stukken van het symposium over markttransparantie opgestuurd, het symposium waarbij het Ministerie Infrastructuur en Milieu verstek liet gaan, de BLN aanwezig was en instemde met…. AGORA.

We wachten af welk geweldig plan om werkelijk tot markttransparantie te komen uit de hoge hoed getoverd gaat worden, of …….?????

Sunniva Fluitsma

PERSBERICHT CESNI

CESNI/CP (17) 1
6 juli 2017
Or. fr fr/de/nl/en

Vergadering van het Comité CESNI op 6 juli 2017
Straatsburg, 6 juli 2017 – Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart is op 6 juli 2017 onder voorzitterschap van de heer Max Nilles, vertegenwoordiger van Luxemburg, in Straatsburg bijeengekomen. Dertien lidstaten en de Europese Commissie, de Moezelcommissie en de Savacommissie alsmede erkende organisaties bij CESNI hebben aan het overleg deelgenomen.

Goedkeuring van ES-TRIN 2017/1
Het Comité heeft de nieuwe Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, ES-TRIN 2017/1, aangenomen, die de vorige standaard uit 2015 vervangt. De wijzigingen betreffen voornamelijk de volgende gebieden :
– uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door interne verbrandingsmotoren (aanpassing van ES-TRIN aan de verordeningen van de Europese Unie),
– elektrische apparaten en installaties (Hoofdstuk 10),
– traditionele schepen (Hoofdstuk 24).

ES-TRIN is als zodanig niet bindend. Om de standaard toepasselijk te maken, kunnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Europese Unie, andere internationale organisaties of derde landen in hun respectieve wettelijke kaders naar de standaard verwijzen. De CCR en de EU zijn voornemens om het van kracht worden van de ES-TRIN 2017/1 op elkaar af te stemmen. Door in de respectieve wettelijke regelingen naar de standaard te verwijzen, kan deze in beide organisaties op 7 oktober 2018 van kracht worden.

Notitie ASV:
Let op: over het van toepassing verklaren (of niet, n.a.v. kamermotie) ervan in nationale wetgeving.
Er is een kamerbrede motie aangenomen, die de minister opdracht geeft al het mogelijke te doen om voor de oudere binnenvaart terug te keren naar de situatie van voldoen aan de nieuwbouwvoorschriften bij N.V.O.
Juridisch blijft de vraag, of een land de keuze heeft, om in haar wetgeving het volledige Es-Trin wel of niet van toepassing te verklaren, of dat ze de vrijheid heeft, bepaalde onderdelen buiten toepassing te verklaren.
Gemakshalve kan men gewoon verwijzen naar Es-Trin, tenzij de 2e Kamer eens echt werk wil maken van de aangenomen motie om terug te keren naar de situatie van "voldoen aan de nieuwbouweisen bij N.V.O.".
Het biedt in ieder geval wel meer mogelijkheden als de huidige situatie.

Goedkeuring van de Teststandaard voor Inland AIS 2017/2.0
Tijdens de vergadering op 6 juli heeft het Comité eveneens de Teststandaard voor Inland AIS aangenomen, die naast de minimale operationele en functionele vereisten ook de testmethoden en vereiste testresultaten vastlegt voor de Inland AIS-apparatuur.
Het Automatic Identification System (AIS) werd oorspronkelijk ontwikkeld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de zeescheepvaart.

Om te voldoen aan de specifieke behoeften van de binnenvaart, werd het AIS verder ontwikkeld tot een Standaard voor tracking en tracing van binnenvaartschepen (VTT-standaard), waarbij een volledige compatibiliteit met het maritieme AIS van de IMO en de al bestaande standaarden in de binnenvaart behouden werd.

Afgezien van de bovengenoemde VTT-standaard, bleek het nodig te zijn om voor de aan boord van schepen geïnstalleerde Inland AIS-apparaten naast de operationele en functionele vereisten ook de testmethoden en vereiste testresultaten vast te leggen.
De door CESNI aangenomen Inland AIS-teststandaard maakt het mogelijk om hieraan te voldoen en past daarom uitstekend binnen het kader dat ES-TRIN biedt. In artikel 1.0, lid 7.11 van ES-TRIN is nu een verwijzing naar deze standaard opgenomen.
De CCR heeft met ingang van 1 december 2014 ter verhoging van de veiligheid de uitrusting met Inland AIS-apparatuur in de Rijnvaart verplicht gesteld.

De technische inhoud is identiek aan die van de Inland AIS-teststandaard, Editie 2.0, die werd aangenomen bij Besluit 2012-II-20 van de CCR van 29 november 2012. Daarom wordt deze standaard gepubliceerd als Editie 2.0.

Toekenning van de status van waarnemersstaat aan de Republiek Servië
Het Comité heeft met algemene stemmen gevolg gegeven aan het verzoek van de Republiek Servië om de status van waarnemersstaat bij CESNI te verkrijgen. Het Comité had de modaliteiten voor de toekenning van deze status in maart van dit jaar gepreciseerd met het oog op de gewenste opening naar alle stakeholders op het gebied van de Europese binnenvaart. De status van waarnemersstaat stelt elke staat die geen lid is van de Europese Unie of de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, in staat aan de vergaderingen van het Comité en zijn werkgroepen deel te nemen.

De excellentie en expertise van de Republiek Servië op binnenvaartgebied zullen een waardevolle toegevoegde waarde vormen voor de werkzaamheden van CESNI. In haar hoedanigheid van lid van de Donaucommissie, de Savacommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) toont de Republiek Servië belangstelling voor uniforme internationale regels op binnenvaartgebied sinds 2001, het jaar waarin zij de status van waarnemersstaat bij de CCR had verkregen.
Het Comité begroet deze eerste erkenning, die op korte termijn gevolgd zal worden door de erkenning van andere derde staten.

Standaarden voor de beroepskwalificaties
Het Comité heeft met tevredenheid kennis genomen van het feit dat er tussen Raad, Europees Parlement en Europese Commissie

op 27 juni jongstleden een informeel akkoord werd bereikt over de richtlijn inzake de erkenning van beroepskwalificaties. De resultaten van dit informele akkoord zullen in overweging genomen moeten worden in de CESNI-standaarden die momenteel worden opgesteld.

In het Comité werd stilgestaan bij de stand van de werkzaamheden op het gebied van de beroepskwalificaties.
De vaste werkgroep voor de beroepskwalificaties is in mei van dit jaar in Boedapest op de zetel van de Donaucommissie bijeengekomen. De werkgroep heeft zich toen gebogen over de eerste ontwerpteksten voor competentiestandaarden waar in het kader van de voorgestelde Europese richtlijn (EU) met betrekking tot de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart momenteel aan gewerkt wordt.
Op 6 juli is in de namiddag de expertgroup voor de medische standaarden bijeengekomen. Op deze vergadering zijn de reacties besproken die ontvangen werden op de eerste ontwerptekst voor de standaard met criteria voor de medische geschiktheid van de dekbemanning in de binnenvaart. Afgezien van de lidstaten en internationale organisaties, werden nationale oftalmologische verenigingen en deskundigen die belast zijn met de medische keuring van leden van de dekbemanning geraadpleegd, omdat het de bedoeling is dat de standaarden zo nauw mogelijk aansluiten bij de realiteit in de binnenvaart.

Verder is in het Duitse Duisburg in juni 2017 de tijdelijke werkgroep voor de standaarden voor simulatoren bijeengekomen. Het Comité heeft met grote tevredenheid kennis genomen van het akkoord dat tussen de experts is bereikt over de technische vereisten die moeten gelden voor vaarsimulatoren. De tijdelijke werkgroep zal voor alle technische vereisten de teststandaarden vastleggen. De volgende vergadering zal plaatsvinden in Harlingen in Nederland op 12 en 13 september 2017.

De door CESNI aangenomen standaarden zijn beschikbaar op de website: www.cesni.eu

CESNI in het kort (https://www.cesni.eu/)
Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) is in 2015 ingesteld onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met het doel de Europese regelgeving voor de binnenvaart te harmoniseren. In het Comité CESNI zijn de lidstaten van de CCR en van de Europese Unie, de Europese Commissie, internationale organisaties waaronder de rivierencommissies alsook representatieve niet-gouvernementele organisaties vertegenwoordigd. Het secretariaat wordt verzorgd door de CCR.

De rol van CESNI is bij te dragen aan het gezamenlijk tot stand brengen van uniforme standaarden voor de Rijn en het gehele waterwegennet van de Europese Unie, teneinde:
- de veiligheid van de scheepvaart en de milieubescherming te verhogen in de context van het vervoer over water,
- de werkgelegenheid in de binnenvaart te bevorderen en de sector aantrekkelijker te maken, alsmede
- de vervoersactiviteiten en de internationale handel te bevorderen.

Contact
Uitvoerend secretariaat van CESNI
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Strasbourg
+33 (0)3 88 52 20 10 / info@cesni.eu

Foto: Tineke Veuger

Aantal ernstige scheepsongevallen blijft nagenoeg gelijk in 2016

JUNI, 2017

Het aantal geregistreerde ernstige scheepsongevallen op het binnenwater is in 2016 ten opzichte van 2015 ongeveer gelijk gebleven. Het aantal geregistreerde scheepsongevallen zonder ernstige effecten is in 2016 gestegen. Verbeterde registratie is daar de voornaamste reden voor. Om nog beter inzicht te krijgen in risico's op de vaarwegen lanceert Rijkswaterstaat deze week de Vaar Melder-app waarmee recreanten en beroepsvaart onveilige situaties op de vaarweg snel en eenvoudig kunnen melden.

Vaarmelder
Jaarlijks registreren diverse vaarwegbeheerders, politie en inspectiediensten ongevallen op de vaarwegen om de veiligheid te kunnen monitoren. Om de veiligheid op het water nog beter in beeld te brengen is door Rijkswaterstaat de Vaar Melder-app ontwikkeld. De informatie uit de app is aanvullend op de bestaande registratie. De app is niet bedoeld om ongevallen te melden of de hulpdiensten op te roepen. De app is vooral bedoeld om onveilige situaties zoals bijna-aanvaringen, ondieptes, hinderlijke waterbeweging, onveilig vaargedrag en zwemmers in de vaargeul te melden en helpt de vaarwegbeheerder op lange termijn zijn beheer beter uit te kunnen voeren. Bel bij spoed altijd 112.

De Vaar Melder-app is voor Android gebruikers vanaf week 25 te downloaden in de Playstore. Vanaf week 26 is de app ook voor I-phone gebruikers in de App Store te vinden.

Geregistreerde scheepsongevallen in 2016In 2016 zijn 164 ernstige scheepvaartongevallen op het binnenwater, inclusief de zeehavens, geregistreerd. Een ongeval wordt als ernstig geregistreerd als er veel schade is; veelal materiële schade aan schip, lading of infrastructuur, milieuschade, stremming van de vaarweg of (in uitzonderlijke gevallen) doden en zwaargewonden. In 2016 waren er 7 dodelijke slachtoffers te betreuren bij 5 ernstige ongevallen. Daarbij vielen er 3 doden tegelijk bij 1 scheepsongeval. In 2015 was het aantal geregistreerde dodelijke slachtoffers 6. In 2015 zijn er 159 ernstige scheepsongevallen geregistreerd. Het aantal geregistreerde ernstige ongevallen is daarmee ongeveer gelijk gebleven. Het aantal geregistreerde ongevallen zonder ernstige effecten op de vaarwegen is in 2016 ten opzichte van 2015 met ruim 30% gestegen naar 1150, dit is vooral het gevolg van een betere registratie. Het aantal geregistreerde scheepsongevallen waarbij zowel beroeps- als recreatievaarders betrokken zijn is dalend. In 2010 en 2011 lag dit aantal nog boven de 50. Sinds 2012 schommelt dat aantal tussen de 29 en 40.

Conclusie ASV: ILT houdt vol dat die enorme verhoging van de boetes zou zorgen voor beter "gedrag" van de schippers. Waar het volgens de ASV om gaat, is de veiligheid. Kennelijk hebben die enorm hoge boetes niet bijgedragen tot een veiliger klimaat….. We hebben zelfs voorbeelden, waarbij de angst om zo'n enorme boete te krijgen, kan leiden tot onveiliger vaargedrag (op plekken gaan liggen waar men geen nachtrust krijgt, alleen maar om aan de vaartijdenwet te voldoen bijvoorbeeld)

Foto: Tineke Veuger

Boetegekte

Van de week werd ik gecontroleerd op de Moezel. Alles was in orde, maar het thema van nu is AIS.

Men gaat erop letten of alles goed is ingevoerd. Bij ons is niet ingevoerd of het schip vaart of stilligt. Ik weet dat het voorgeschreven is, maar naast dat ik het onzin vind, moeten wij de kast in om dit te veranderen. En dat steeds weer als we beginnen of vervolgens weer aanleggen. Dat gaan we natuurlijk vergeten, dus de status zal vaker verkeerd ingevoerd zijn dan juist. En dat is helemaal crimineel tegenwoordig. Daarbij; welke collega kijkt er nu naar mijn status op dit punt? Niemand toch?

Hij vond wel dat dit belangrijk is voor de veiligheid. Immers, dan kon hij en ieder ander om mij heen zien of ik wel in de vaart was. Toen heb ik gevraagd of hij wel kon zien hoe snel ik ging. Ja perfect, vertelde hij. Daarna was het even stil..... Hij besefte gelijk de onzin van het voorgaande natuurlijk en begon te lachen.

Maar ook zond ik de atis-code niet uit, ging hij verder. Nu pakken we het reglement er maar even bij, stelde ik voor. Dat wil ik zien of dit verplicht is. Dit staat er inderdaad niet bij, dus niet verplicht. Wat hij vreemd vond, want andere schepen zag hij dit wel doen, was toen de reactie. Toch twintig euro boete, want hij had toch gelijk. Hihi… Inderdaad, ik moet mijn status invullen.

Maar waar gaat het nu eigenlijk om? Veiligheid???? Ik zal hier wel te oud voor worden.

Onveilige situatie vanwege hoge boetes

Op de nacht van vrijdag 2 juni 2017 gingen wij laden in de Botlek. Wij werden om 01.00 uur geroepen en we waren rond 02.00 uur vol. Voordat we een plekje hadden, was het 02.30 uur. We lagen naast een ander geladen schip.

Om 03.15 uur werden we geroepen. “Schipper, er komt een zeeboot op deze plaats”. Dus wij zijn weer weggegaan en zijn toen bij de wachtsteigers gaan liggen, waar slechts één steiger is om aan te meren. Daar was het natuurlijk super druk.

Er was net een nieuwe zeeboot met mais begonnen te lossen. Wij lagen net weer op bed en ja hoor, om 04.45 uur: klop, klop, schipper mag ik er tussen uit? We moeten laden.

Conclusie: heel de nacht bezig geweest, geen nachtrust gehad. We zijn naar de Maashaven gevaren, auto eraf, want ik moest met mijn zoontje naar het ziekenhuis. Doodmoe in de auto.

Dan vind ik de veiligheid ver te zoeken. Er is juist meer risico, omdat we maar elke keer een half uurtje geslapen hebben. Dan ben je nog extra moe. We zijn gaan varen en zaten later moe in de auto; ook weer risico.

Als we gewoon om 02.00 uur naar de Maashaven gevaren waren, hadden we daar om 03.00 uur vastgelegen. We hadden 4 uren achtereen kunnen slapen en mijn man had nog meer uit kunnen rusten. Maar ja, als je dat doet, riskeer je een boete, want het zal niet veilig zijn. Maar we hebben nu goed gehandeld. We zijn blijven liggen en heel de nacht bezig geweest, maar dat maakt niks uit.

Jessica van den Akker

ASV vraagt om een gesprek met de (water)politie

Op 11 mei 2016 hebben wij deel uit mogen maken van een overleg met de politie als onderdeel van de “klantenraad”. Daarna is er tussen de verschillende partijen niet meer een dergelijk overleg geweest. Toch speelt er nogal het een en ander waarbij het zinvol lijkt om weer eens van gedachten te wisselen tussen “sector” en de politie (“Waterpolitie” , landelijke politie en Zeehavenpolitie).

Onderwerpen die spelen zijn in ieder geval onze twijfels t.a.v. de nieuwe werkwijze van de waterpolitie. Daarbij merken wij als gebruikers van de vaarwegen dat het feit dat de waterpolitie niet langer functioneert zoals wij gewend zijn in het verleden, problemen oplevert. We noemen een aantal aandachtspunten

- samenvoeging van het personeel met agenten die op het spoor of de weg werken: Werken met ambtenaren die weinig ervaring/kennis/inlevingsvermogen hebben wat betreft leven en werken op het water levert onbegrip, irritatie en misverstanden op, alleen al vanwege de nautische kennis die nodig is.
- De bereikbaarheid van de politie blijft een onopgelost onderwerp (denk ook aan de meldkamer die nauwelijks begrip heeft van wat er zich op het water afspeelt)
- Het blijft onduidelijk wat de bevoegdheden en de rol van de politiefunctionarissen precies is (Is de politie er vooral om te controleren bij vermoedelijke misdrijven of ook in andere gevallen?)
-

In verband met deze zaken, onder andere, zouden wij het zinnig vinden om als schippersorganisaties in de volle breedte weer eens met elkaar in contact te komen Daarom heeft de ASV gevraagd om een positieve reactie omtrent dit voorstel tot een klantenraad

Onderzoek naar effecten van handhaving recreatievaart

Sinds jaar en dag handhaven diverse partijen (bijvoorbeeld Provincie, Politie en Rijkswaterstaat) op de vaarwegen. Maar wat is nu het effect van handhaving? Verandert het vaargedrag na contact met handhavers? Is er meer interesse voor de regels die op het water gelden?

Om meer inzicht krijgen in de effecten van deze handhavingsacties is een enquête ontwikkeld gericht op de recreatievaart. Doel is de veiligheid op het water te verbeteren, onder andere door veilig vaargedrag van de vaarweggebruikers. Hierbij spelen verschillende zaken een rol: voorlichting, toezicht, opsporing, (vaar)gedrag, bewustwording... Welk effect heeft handhaving hierop?

In de enquête richt men zich op de recreatieve vaarweggebruikers van:

1. Gelderse IJssel (specifiek IJsselkop – Twente kanaal kmr. 880 t/m 930)
2. Maas (specifiek Maasbracht - Maasplassen kmr. 67 t/m 100)
3. Waddenzee

Resultaten enquête effecten handhaving recreatievaart 2016
In totaal zijn 290 enquêteformulieren ingevuld.

De opmerkingen hebben betrekking op zowel Gelderse IJssel als de Maas. Hierbij valt het volgende op: Respondenten geven aan dat het kennen van het vaarwater en de daar geldende (specifieke) regels van belang zijn. Voor een veilige vaart op Gelderse IJssel en Maas moet je voortdurend goed om je heen kijken. Ook communicatie met andere vaarweggebruikers (m.n. beroepsvaart) wordt als hulpmiddel voor veilige vaart gezien. Meeste hinder en gevaar wordt ervaren van te snel varende schepen (snelle motorboten) en vaargedrag waarbij geen rekening wordt gehouden met andere vaarweggebruikers.

Als aandachtspunten noemen respondenten betere handhaving met name bij snelvaren en alcoholgebruik. Ook het gedrag van de vaarweggebruikers wordt meermalen als aandachtspunt genoemd. Ook het verbeteren van de kennis van de regels wordt meermalen door respondenten genoemd. Sommige respondenten geven de suggestie het vaarbewijs verplicht te stellen. En tenslotte moeten vaarweggebruikers zich beter bewust worden van de effecten van hun varen op andere vaarweggebruikers.

Voor de volledige enquête zie:
http://varendoejesamen.nl/storage/app/media/Nieuws/20160901-resultaten-enquete-effecten-handhaving-recreatievaart-2016-met.pdf

Moties

MOTIE VAN DE LEDEN LAÇIN EN ARISSEN
Voorgesteld 21 juni 2017

De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport als speerpunt heeft geformuleerd te handhaven op onwettig verkregen economisch voordeel; constaterende dat het automatische identificatiesysteem of toegezonden kopieën van het vaartijdenboek gebruikt worden om overtredingen op afstand vast te stellen; overwegende dat daarbij geen rekening gehouden kan worden met situaties ter plekke of goed zeemanschap, en dat schippers daardoor geen kans hebben te beargumenteren dat zij wet- en regelgeving niet hebben overtreden om onwettig economisch voordeel te behalen; overwegende dat de interventiematrix de inspectie expliciet de mogelijkheid geeft om waarschuwend op te treden bij goedwillende overtreders; verzoekt de regering, niet meer toe te staan dat boetes opgelegd kunnen worden wanneer er niet in persoon contact is geweest tussen de handhaver en de schipper,

en gaat over tot de orde van de dag.

Laçin Arissen

MOTIE VAN DE LEDEN VISSER EN VAN HELVERT
Voorgesteld 21 juni 2017

De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verschil-lende inspecties uitvoert in de binnenvaart om erop toe te zien dat de wet- en regelgeving wordt nageleefd; overwegende dat in 2015 een wijziging in het boetesysteem heeft plaatsgevonden, waardoor de hoogte van de verschillende boetes de afgelopen jaren enorm is gestegen; van mening dat het toegenomen aantal hoge boetes voor relatief kleine overtredingen een zeer nadelige ontwikkeling voor de Nederlandse binnenvaartsector kan zijn; constaterende dat de mogelijkheden om bezwaar aan te tekenen onduidelijk zijn; verzoekt de regering, te onderzoeken of de boetetarieven in de binnen-vaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet uit de pas lopen, in dit onderzoek ook de werkwijze van de ILT te betrekken en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

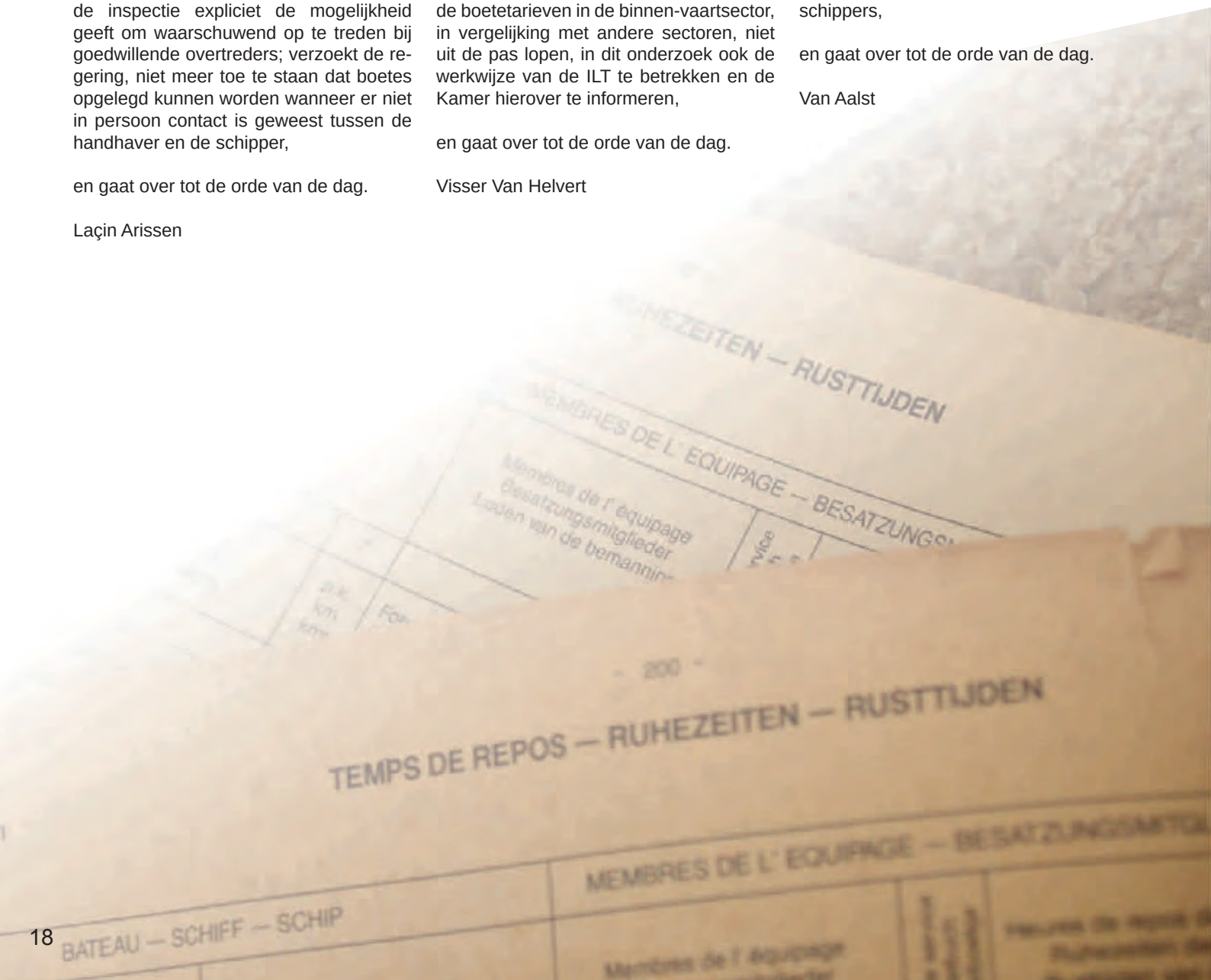
Visser Van Helvert

MOTIE VAN HET LID VAN AALST
Voorgesteld 21 juni 2017

De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat er een zwartboek wordt opgesteld over het onredelijke boetebeleid in de binnenvaart; overwegende dat ondanks uitdrukkelijk verzoek door een ruime meerderheid van de Kamer middels de motie-Van Helvert/Jacobi (31 409, nr. 119) kennelijk nog onvoldoende veranderd is aan dit onredelijke boetebeleid; overwegende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op andere terreinen capaciteit tekortkomt om de excessen aan te pakken; verzoekt de regering om, de capaciteit bij de ILT optimaal te benutten door deze probleemgericht in te zetten en derhalve minder frequent te controleren bij de binnenvaart op nieuwe regelgeving van te goeder trouw handelende schippers,

en gaat over tot de orde van de dag.

Van Aalst



Liar, Liar,

Theresa May heeft het aan de stok met de Engelse popmuziek. Het liedje 'Liar Liar' (= leugenaar, leugenaar) dat aan haar is gewijd, is nul keer op de Britse radio gedraaid, maar het is wel een YouTube-hit en wordt ook zo vaak gedownload dat het op het ogenblik de iTunes-hitlijst aanvoert, nog boven Ariana Grande en Justin Bieber dus.

Het komt van de band Captain SKA, die een nieuwe versie maakte van een liedje uit 2010 waarin citaten uit speeches van Thatcher, Cameron, Clegg en Osborne werden afgewisseld met een vrolijk refrein waarin de sprekers voor leugenaar werden uitgemaakt. Voor de nieuwe versie zijn de citaten vervangen door uitspraken van May. Het lijkt alsof de tijd van Thatcher is teruggekeerd. Zij was de inspiratiebron voor meerdere stevige protestliedjes. Captain SKA heeft nog nooit zo'n grote hit gehad als met 'Liar Liar' – ze hebben aangegeven dat de opbrengst ervan naar voedselbanken en armoedebestrijding gaat. May's woordvoerder heeft nog geen commentaar gegeven.

En hoe zit het bij onze beleidsmakers? Wat horen wij allemaal van de Minister en het Ministerie of de daaronder vallende ILT?

- Alle bonden zijn akkoord met het huisvuilabonnement
- Het huisvuilabonnement heeft draagvlak onder de schippers in de binnenvaart
- Inmiddels is het overleg met de sector nagenoeg afgerond (Over huisvuil, toen de publicatie al in de Staatscourant stond)
- ILT denkt mee met de schipper
- ILT heeft vooral een corrigerende functie
- ILT had al een keurig format klaar over de evaluatie van het boetebeleid tijdens het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer
- De hogere boetes hebben geleid tot minder overtredingen
- De motie GRAUS over de CCR regelgeving wordt uitgevoerd
- Kleine binnenvaartbedrijven draaien goede omzetten
- Het moratorium geeft een enorme verlichting van CCR regelgeving
- Het moratorium komt juist de kleinere schepen ten goede
- Sloop kleine schepen is geen probleem: dan worden er gewoon nieuwe kleine schepen gebouwd
- De bakjes van Weijts zijn een goed innovatief idee
- De minister draagt de binnenvaart een warm hart toe
- Alle bonden samengevoegd geeft een sterke organisatie met veel slagkracht
- De vrije markt werkt
- Alleen de ASV leden zijn voor een veilingsysteem in de binnenvaart
- De ASV bestaat slechts uit 100 leden
- De andere bonden vertegenwoordigen 8.000 tot 9.000 schippers, die geen AGORA willen
- Iedereen dacht dat AGORA op vrijwillige basis zou zijn
- Alleen nog meer samenwerking in de binnenvaart kan de sector helpen
- Panteia heeft het nut en de zin van samenwerkingsverbanden aangetoond
- Er zijn genoeg andere organisaties die zorgen dat de binnenvaartmarkt voldoende transparant is
- Een verplichting tot deelname aan het veilingsysteem AGORA is strijdig met het vrije verkeer van goederen en diensten in Europa
- Buitenlandse schepen en verladers worden uitgesloten van deelname aan het veilingsysteem
- Tijdens de indiening van de motie was onduidelijk of het veilingsysteem een verplicht of een vrijwillig karakter zou hebben
- De bereidheid tot deelname aan het veilingsysteem wordt bij ondernemers erg laag ingeschat
- Er is geen draagvlak voor het veilingsysteem AGORA
- De werking van het voorgestelde systeem is onduidelijk
- Er zijn juridische bezwaren om een pilot met het veilingsysteem uit te voeren. Ik kan niets anders dan concluderen dat ik de pilot en daarmee de motie niet verder kan uitvoeren.
- Op de maritieme werkconferentie is IenM intensief in gesprek met de betrokken partijen
- Op de maritieme werkconferentie luistert IenM goed
- Op de maritieme werkconferentie vraagt IenM van de sector zelf initiatief
- Op de maritieme werkconferentie komt een gezamenlijke analyse tot stand van de situatie en de trends
- Op de maritieme werkconferentie komen we tot een gezamenlijk gedragen werkprogramma

Mooi liedje hoor…. liar, liar

Politiek, politiek: Moties en meer

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer zijn er heel wat moties ingediend, waaruit blijkt dat de politici vaak goed geluisterd hebben naar de geluiden uit de sector. Daarvoor onze hartelijke dank.

Helaas werden niet alle goede moties aangenomen.

Motie tegen boetes op afstand verworpen
Zo werd de prima motie van de SP (Lacin) mede ondertekend door de Partij voor de Dieren (PvdD, Arissen) verworpen. Deze motie betrof het voorstel boetes alleen op te leggen in geval van contact met schipper.
De motie die duidelijk maakt dat:

- er geen boetes uitgeschreven mogen worden door gebruik van AIS als controle/ opsporingsmiddel
- er niet alleen aan de hand van een vaartijdenboek bekeurd mag worden en
- er goed rekening gehouden moet worden met zaken als “goed zeemanschap”

Deze motie werd alleen gesteund door 50plus, FvD en PVV!!

Boetetarieven
Aan de andere kant zijn we weer heel positief over de aangenomen motie van Visser (VVD) en van Helvert (CDA), waarbij de boetetarieven in de binnenvaart opnieuw bekeken dienen te worden en waarbij de ASV er alles aan zal doen dat die motie uitgevoerd wordt.

Minder handhaven door ILT
De motie van de PVV (van AALST) haalde het dan weer niet. Daarin werd gepleit voor zinvoller inzet van ILT en dat is dus minder handhaven. Die motie werd weer alleen ondersteund door de PvdD, SP, 50plus en FvD.

Kortom: we zien dat er partijen zijn, die er alles aan doen om het boetebeleid van ILT aan te pakken en dat zou voor veel schippers een hart onder de riem moeten betekenen in deze tijden waarin angst lijkt te gaan regeren..

Markttransparantie
De Minister kan dan wel AGORA “afgeschoten hebben”, maar dat wil niet zeggen dat de politici dan maar het moede hoofd in de schoot leggen. Gelukkig werd met grote meerderheid de motie van SP, mede ondertekend door PvdD en Groen Links wel aangenomen.
Inhoud: constaterende dat in delen van de binnenvaartmarkt bevrachters meerdere rollen naast elkaar vervullen en dat dit leidt tot een ongelijke informatiepositie; constaterende dat dit ongelijke speelveld zorgt voor een niet-transparante markt, waardoor binnenvaartschippers te vaak onder de kostprijs moeten varen; overwegende dat deze intransparantie goede marktwerking in de sector niet dient en daarmee een eerlijke prijs voor de dienstverlening in de weg staat; overwegende dat de sector ook van mening is dat meer transparantie gewenst is; verzoekt de regering om, in overleg met het veld, tot concrete voorstellen te komen om de markttransparantie te verbeteren en deze voorstellen voor 1 september 2017 aan de Kamer aan te bieden.

De reactie van de EVO was voorspelbaar: schippers moeten meer samenwerken en contracten afsluiten. Zie de tweet van Jurgen van der Sloot, beleidsmedewerker EVO: Tweede Kamer wil meer markttransparantie in de binnenvaart.

Kortom, er zijn diverse prima moties aangenomen. Daarmee feliciteren we de politici. In ieder geval heeft de ASV alle woordvoerders hartelijk bedankt voor de inzet voor deze mooie sector in het AO, het VAO en door het indienen, mede ondertekenen en/of steunen van moties die de schippers het bestaan zouden moeten verlichten.

Havendagen Coevorden

Wat hebben ze hard gewerkt, de “jongens” van de scheepswerf de Vlijt in Coevorden, maar de luxe motor die ze onder handen hadden genomen, was net op tijd af voor de havendagen van Coevorden.

Een groot succes was deze “vlootschouw”, waar, volgens zeggen, wel 60.000 bezoekers zouden zijn geweest (het lijkt ons wel wat erg optimistisch ingeschat, maar dat het een geslaagd gebeuren was, mag duidelijk zijn).

Al die scheepjes die ooit beroepsmatig ingezet zijn; zoveel sleepbootjes, een enkele luxe motor en een (ingekorte) spits voorzien van vlaggetjes en een gezellige bemanning nodigden de geïnteresseerden uit een kijkje te nemen. Donderdag was de “aanvaardag”, de dag dat van heinde en verre allerlei scheepjes de spoorhaven van Coevorden kwamen bevolken.

De eigenaars gelokt met een gezamenlijk ontbijt en een “captains diner”. De grote tent, waarbij alle betrokkenen welkom waren, stond op het marktplein vlak naast een authentiek schipperskraampje, voor het museum van Coevorden. Maar voorzien van walstroom en daardoor een lekker koud pilsje, wijntje of sapje aan boord verkozen sommige eigenaren toch, samen met de buren, van bezoekers en omgeving te genieten. Het weer was uitgelezen, lekker warm en droog.

De organisatie was in handen van onder andere Jan-Wolter Mager, betrokken bij de havenvereniging van Coevorden, die we dan ook heen en weer zagen fietsen en rennen en in een walkietalkie pratende alles in goede banen leidde. Alles goed verlopen, geen wanklank gehoord, de planning in draaiboeken gereed…. dat is nog eens organiseren.

Jammer dat door uitblijven van subsidies en sponsorgelden het aantal scheepjes afgenomen is, maar de sfeer was er niet minder om.

Nog twee jaar wachten, dan is het weer zover.

Foto’s: Sunniva Fluitsma

Actualiseren van het ligplaatsenbeleid op de vaarwegen in het Noordzeekanaalgebied

Voor het Noordzeekanaalgebied geldt een ligplaatsbeleid uit 2003, waarin het gedeelte te Schellingwoude niet is opgenomen. Dit wordt zowel binnen als buiten Rijkswaterstaat als een groot gemis ervaren. Daarnaast zijn er vele ontwikkelingen die een actualisatie noodzakelijk maken.

De Minister van I&M heeft in september 2015 aan de 2e Kamer toegezegd nieuw onderzoek te zullen laten uitvoeren naar de huidige en toekomstige behoefte aan wacht- en overnachtingsplaatsen en het daarbij behorende voorzieningenniveau (o.m. afloopvoorzieningen). Begin 2017 is deze opdracht van Rijkswaterstaat voor de vaarwegen in het Noordzeekanaalgebied gegund aan de combinatie Advin/Ecorys.

De doelstelling van het project bestaat uit twee delen:
1. Het vaststellen van knelpunten in spreiding, capaciteit en kwaliteit.
2. Vaststellen of uitbreiding van het huidige ligplaatsenbeleid met het gebied rond Schellingwoude wenselijk of noodzakelijk is.
Hierbij gaat het om een vooronderzoek in de vaststelling van de huidige situatie en een prognose voor 2030.

Men wil de ASV betrekken bij het onderzoek om het toekomstig ligplaatsenbeleid in het Noordzeekanaalgebied te verbeteren. Daarbij wordt de ASV uitgenodigd om zitting te nemen in een klankbordgroep.

Weer aanlegplaats verdwenen: Meerpalen Oude Rijn t.h.v. Albert Schweitzerbrug verdwijnen.

Op de site van Alphen.nl lezen we:

Bewoners langs de Oude Rijn hebben jarenlang bij de provincie Zuid-Holland geprotesteerd tegen het aanleggen van vrachtschepen tegenover de monumentale Oudshoornse kerk. De provincie heeft nu besloten de meerpalen weg te halen.

Er waren diverse argumenten tegen de aanlegplaatsen recht voor de kerk. Eén daarvan was dat vanaf het water en de overkant de voor miljoenen gerestaureerde kerk niet meer te zien was. Daarnaast ontnamen de schepen de bewoners van het verzorgingstehuis naast de kerk het zicht op de rivier.

Ook veroorzaakten schippers regelmatig geluidsoverlast, doordat ze hun eigen aggregaat lieten draaien terwijl walstroom aanwezig is. “Dichtbij het industrieterrein bij de Gnephoek is voldoende ruimte”, aldus één van de omwonenden.

Verwijderen
De provincie deed eerder een poging om de meerpalen weg te halen. “De meerpalen zijn destijds te veel aangelegd en te dicht op de Albert Schweitzerbrug geplaatst. Daarom worden ze verwijderd”, zo verklaarde een woordvoerder.
Een omwonende is blij met de actie, maar niet met de gang van zaken. “Als wij iets willen, gaan we jarenlang door de molen en krijgen dan uiteindelijk toch een afwijzing, terwijl de provincie zichzelf wel heel makkelijk toestemming geeft - bovendien nog op foute gronden ook, zoals nu blijkt. Waarom ze daar na zoveel jaren nu ineens achter komen, is me een raadsel”, aldus de boze omwonende.

Poging twee
Saillant detail: de provincie had voor het verwijderen van de meerpalen een te lichte kraan ingehuurd, die niet in staat bleek de palen uit de grond te halen. Het werk moet dus binnenkort opnieuw worden ingepland om de meerpalen uit de Oude Rijn te halen.

De ASV heeft drie vragen aan de provincie Zuid-Holland gesteld:
- Hoe is dit besluit tot stand gekomen?
- Is er overleg geweest met de brancheorganisaties betreffende dit besluit?
- Komt er op een andere plek een vergelijkbare ligplaats met dezelfde faciliteiten voor in de plaats?

Nota bene: Het verhaal van geluidsoverlast door draaiende generatoren lijkt ons een onzinnig argument. Juist de provincie Zuid-Holland heeft op veel plekken een verplichting om stroomvoorziening van de wal te gebruiken en dat gebeurt ook. Er is hier zelfs zo’n voorziening dus het enige dat men hoeft te doen is een bordje plaatsen dat er een generatorverbod is. Hoe moeilijk is dat?

WAT DOET DE ASV?
De ASV heeft over dit onderwerp contact gezocht met de betreffende verantwoordelijken in de provincie Zuid-Holland. Die hebben (begin augustus) nog niet gereageerd op onze vragen.

Voorwaarden ligplaats nemen Zeeland Seaport

Een van onze denktankleden heeft de voorwaarden van Zeeland Seaport uitgepluisd.

Conclusie: Het is onmogelijk voor een schipper om al deze voorwaarden te weten welke gelden voor iedere haven die men aandoet, hetzij om te laden en/of te lossen, hetzij om te overnachten of alleen maar een boodschap te doen...

Zeeland Seaport: (een gedeelte uit) Algemene tarieven en voorwaarden.

Binnenhavengeld
Artikel 17 Verschuldigdheid van binnenhavengeld
17.1 Onder de naam binnenhavengeld is gebruiker een vergoeding verschuldigd voor het gebruik van het havengebied met een binnenschip of met elk ander vaartuig, waarvoor geen zeehavengeld is verschuldigd.

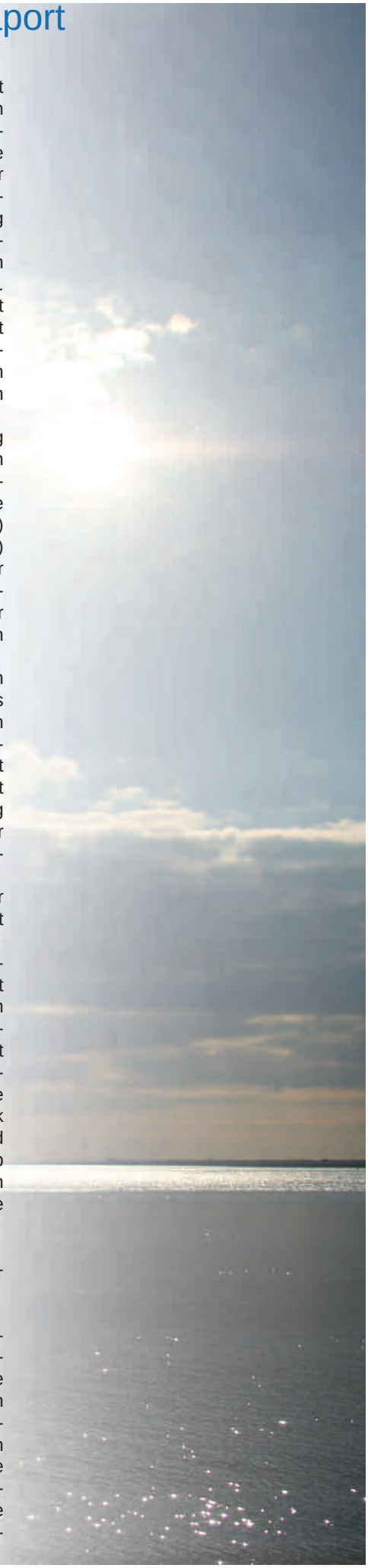
Artikel 18 Toepassing haventarieven voor binnenschepen
18.1 Bij de toepassing van de haventarieven voor binnenschepen:
a) wordt slechts een naar beneden afgeronde eenheid van laadvermogen, inhoud, of oppervlakte in aanmerking genomen;
b) geldt het laadvermogen in tonnen van een vaartuig, (zoals dat blijkt uit de bij het vaartuig behorende meetbrief);
c) wordt de termijn steeds op de kortste van de in de tabel voor het betreffende soort vaartuig genoemde termijnen gesteld, tenzij voor een langere termijn opgave is gedaan of melding is gemaakt;
d) worden bij een gecombineerd havenbezoek aan havens gelegen voor of achter de sluizen de haventarieven die gelden voor de sluizen gehanteerd;
e) wordt voor schepen die een abonnement, kwartaal of jaar, hebben achter de sluizen, een bezoek vóór de sluizen berekent volgens het verschil tussen het normaal geldige tarief vóór de sluizen en het volle tarief achter de sluizen.

18.2 Indien de in onderdeel b van lid 1 bedoelde meetbrief niet wordt overgelegd of indien deze de vereiste gegevens niet vermeldt, wordt, in afwijking van het bepaalde in de onderdelen a en b van lid 1, het laadvermogen in tonnen dan wel grootste breedte en/of de lengte over alles door de Havenmeester vastgesteld.

Artikel 19 Melding en opgave betreffende binnenschepen
19.1 Direct voorafgaand aan de aanvang van het verblijf van het binnenschip in het havengebied dient gebruiker zijn komst te melden bij de Havenmeester via een melding via marifoonkanaal 9 (Vlissingen) en/of marifoonkanaal 11 (Terneuzen).
19.2 Voor de verschuldigdheid van het binnenhavengeld dient gebruiker, via een elektronische melding dan wel via marifoon zoals in lid 1 omschreven, opgave te doen aan de Havenmeester van alle voor de vaststelling en facturatie van het verschuldigde binnenhavengeld van belang zijnde gegevens. Deze melding dient volledig en juist te zijn en te worden gedaan vóór definitief vertrek uit het havengebied.
19.3 De meldingen als bedoeld in het tweede lid dienen te geschieden aan het door de Havenmeester vastgestelde elektronisch adres met gebruikmaking van een door de Havenmeester vast te stellen berichtdefinitie en protocol.
19.4 Indien gebruiker niet of niet tijdig opgave heeft gedaan, zoals bedoeld in tweede lid van dit artikel, dan wel een onjuiste opgave heeft gedaan zonder deze tijdig te corrigeren, zullen (administratie) kosten van € 20,00 (zegge: twintig euro) in rekening worden gebracht. Indien door een onvolledige of onjuiste opgave te weinig is betaald kan tevens een toeslag ter hoogte van 10% van het totaal te betalen bedrag in rekening gebracht.
19.5 Indien gebruiker heeft nagelaten zich te melden en/of opgave te doen, zoals bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel, zal het haventarief worden berekend volgens het haventarief dat tot het hoogste te betalen bedrag leidt. In dit geval kan de NV ZSP tevens een toeslag aan gebruiker in rekening brengen ter grootte van 25% over het hoogst te betalen bedrag.
19.6 Op verzoek van de Havenmeester wordt bij de opgave de meetbrief van het vaartuig overgelegd.
19.7 Indien het gebruik van het havengebied met een vaartuig wordt voortgezet nadat de termijn is verstreken, vangt een nieuwe termijn aan en neemt met betrekking tot de laatste bedoelde termijn het gebruik van de haven opnieuw een aanvang. Het in de vorige volzin bepaalde vindt geen toepassing ingeval het gebruik van het havengebied wordt beëindigd vóór 12.00 uur op de dag, volgende op de laatste volle dag van de verstreken termijn, mits sprake is van een minimale termijn van 7 kalenderdagen.

Artikel 20 Duur van het verblijf t.a.v. binnenschepen

20.1 Voor de berekening van het binnenhavengeld wordt uitgegaan van de periode vanaf de aankomstdatum tot en met de vertrekdatum. Deze duur van het verblijf in de haven wordt geacht niet te zijn onderbroken wanneer een binnenschip binnen 6 uur weer aanloopt zonder een andere haven te hebben aangedaan of werkzaamheden te hebben uitgevoerd. De Havenmeester dient hiervan voor binnenkomst op de hoogte te worden gesteld.



Artikel 21 Vrijstellingen voor binnenschepen

21.1 Binnenhavengeld wordt niet in rekening gebracht ter zake van het gebruik van het havengebied met:
a) een vaartuig wanneer door de NV ZSP bij schriftelijke overeenkomst een andere vergoeding daarvoor is overeengekomen;
b) een sleepboot, uitsluitend voor zover deze wordt gebruikt voor de normale assistentie van zeeschepen bij het in- en uitvaren van de haven;
c) een sleepboot, uitsluitend voor zover deze tezamen met een ander binnenschip een eenheid vormt;
d) een binnenschip voor een periode van ten hoogste acht termijnen van 7 dagen wanneer het gebruik van de haven en het genot van diensten slechts plaatsvindt voor het dokken of het doen verrichten van herstelwerkzaamheden op speciaal voor dat doel bestemde en/of in gebruik zijnde eigen ligplaatsen van een scheepsreparatieinrichting, mits zowel van het tijdstip van aanvang als dat van het einde van het dokken of herstellen schriftelijk vooraf aan de Havenmeester is kennisgegeven;
e) een vaartuig in directe dienst van het Rijk of de Provincie, mits geen personen of goederen bedrijfsmatig worden vervoerd;
f) een hospitaalschip;
g) een opleidingsschip voor de Rijn- of binnenvaart of de marine of de koopvaardij, uitsluitend als zodanig in gebruik;
h) een binnenschip gelegen aan het Zijkanaal A of de Beurtvaartkade te Terneuzen onder de volgende voorwaarden: dat er geen overslag van lading plaatsvindt;
Te Terneuzen en Zijkanaal H te Sas van Gent onder de volgende voorwaarden:
dat van deze ligplaats slechts gebruik wordt gemaakt tussen vrijdag 15:00 uur en de daaropvolgende maandag 09:00 uur, alsmede op de volgende feestdagen: nieuwjaarsdag, tweede paasdag,· Koningsdag, Hemelvaartsdag, tweede pinksterdag en de beide kerstdagen, in welk geval de vrijstelling wordt verlengd tot de dag volgende op één of meer van genoemde feestdagen om 09:00 uur;
De vrijstelling kan niet direct voorafgaan aan of aansluiten op een andere vrijstelling;
·18 uur aaneengesloten, mits zowel van het tijdstip van aankomst als dat van vertrek aan de Havenmeester kennis wordt gegeven.
i) een vaartuig wachtend voor het formeren van een sleep- of duweenheid met een vaartuig waarvoor binnenhavengeld verschuldigd is, zulks voor ten hoogste 18 uur;
k) een binnenschip, wanneer het gebruik van de haven en het genot van diensten slechts plaatsvindt in verband met het afzetten dan wel aan boord nemen van een eigen voertuig of het afgeven van scheepsafvalstoffen, tot een maximum van vier uur. Van de voorgenomen handeling dient vooraf melding te worden gedaan bij de Havenmeester;
l) een vaartuig dat gebruikt wordt: 1. in directe dienst van de NV ZSP 2. ten behoeve van het onderhoud, de verbetering en de uitbreiding van de haven, voor zover deze in opdracht van de NV ZSP worden uitgevoerd;
m) een binnenschip dat gebruik maakt van een los- en laadgelegenheid die in gebruik is bij een bedrijf waarmee een overeenkomst is aangegaan t.a.v. de inning van haven- en kadegelden, en voor zover daar lading wordt ingenomen of gelost die voor dit bedrijf afkomstig of bestemd is.

Reactie ASV: de schipper wordt natuurlijk wel geacht van alle havens en vaarwegen de reglementen en voorwaarden te kennen, op straffe van….. Leuker kunnen we het niet maken, makkelijker zeker niet!

Foto: Doortje Groote

Afloopsteigers Peronne (Wallonië)

Bij het Waalse Peronne zijn er nog afloopsteigers voor de sluis. Maar als je daarover wilt gaan is dat wel voor eigen risico.

Geen van de afloopsteigers is betrouwbaar zoals deze foto illustreert.

Ook met vastmaken moet je opletten want de houten beschoeiing is verrot, dus blijven er slechts uitstekende bouten over waarmee het hout ooit geborgd was.

Ondertussen horen we dat we volgend jaar alweer 3 marifoons aan boord zouden moeten hebben; vanwege de veiligheid……

Ankeren verboden op het afgesloten IJ

Amsterdam Noordzeekanaalgebied

De directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer, tevens Rijkshavenmeester, maakt het volgende bekend:
Per 1 augustus 2017 is het gebruik van de ankerplaats op het Afgesloten IJ komen te vervallen.

Hiervoor in de plaats is het toegestaan om op de locatie aangegeven op tekening N0328_v11 ligplaats te nemen uitsluitend door middel van spudpalen. Op deze locatie is het niet toegestaan om gebruik te maken van een generator.

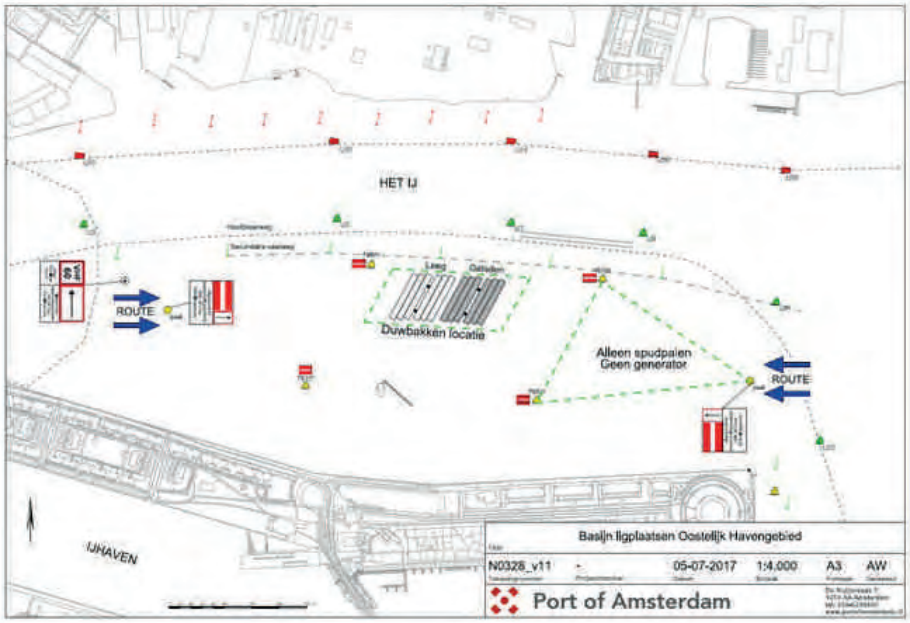
De route van en naar deze ligplaats dient te gebeuren middels de op tekening N0328_v11 aangegeven wijze en na melding op marifoonkanaal 66 bij Post Schellingwoude.

Het opheffen van de ankerplaats en het toestaan om ligplaats te nemen met spudpalen is een uitkomst van een overeenkomst tussen Stadsdeel Oost, vertegenwoordigers van de bewoners van de Suriname- en de Sumatrakade en het Havenbedrijf. In deze overeenkomst is zowel het gebruik van het water door binnenvaartwachtplaatsen alsmede de belangen van de bewoners vastgelegd.

Heeft u vragen over deze Basijn dan kunt u contact opnemen met de manager operatie 020-5234692.

De directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer,

Tevens Rijkshavenmeester,
M.F. van de Kerkhof
Announcement number:
2017/37



Haventop Deventer

Geachte

Namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) wil ik hierbij reageren op de recentelijk door u georganiseerde Haventop Deventer.

Graag wil ik mij eerst aan u voorstellen. Mijn naam is Esther Lubbers varend op het binnenvaartschip M.S. Esther. Binnen de ASV draag ik mijn steentje bij als bestuurslid van de ASV. Ik ben vanuit mijn beroep als binnenvaartondernemer tevens een gebruiker van uw haven, en een Tukker dus we komen graag in uw haven.

Wat is de ASV?
De Algemeene Schippers Vereeniging kortweg ASV genoemd, is een sociaal-economische organisatie zonder winstoogmerk. Daarnaast is de ASV een onafhankelijke belangenbehartiger voor de motor van de Nederlandse binnenvaart: de particuliere schipper. Ons credo is: “schippers voor schippers”, varende bestuursleden en denktankers ondervinden het beleid van overheden aan den lijve.

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.

De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals thema-overleggen gericht op de binnenvaart . Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig) de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Waarom deze brief?
Het is uit hoofde van mijn functie binnen de ASV dat ik u benader met het volgende. Zelf kom ik graag in Deventer, maar dat telt zeker voor veel van ons leden, al hopen we allen snel een meer binnenvaart vriendelijke omgeving te zien.
Maandag 19 juni jl. ben ik dan ook naar uw haventop gekomen vanuit Hoogkerk om te luisteren naar wie wat zegt en hoe er tegen de binnenvaart en het gebruik van de haven aangekeken wordt. Helaas kon ik niet deelnemen aan de deelsessies en heb dus niet de conclusies hieruit mee gekregen voor het vervolgtraject. Daarom voelen wij als ASV ons genoodzaakt dat op deze manier onze visie te geven.

Indruk Deventer Haventop
Het was prettig te horen dat de gemeente al jaren met de rug naar het water of haven staat, niet dat het gebeurd is, maar wel dat deze gemeente nu ziet dat er achterstallig onderhoud is, veel leegstand is en dat er wat moet gebeuren. Hierom schrijf ik u aan namens de ASV, om vanuit de binnenvaart onze punten van zorg en eventuele verbeteringen aan te dragen. Tevens zijn we blij met de kleine investering in de haven die gedaan is, maar zoals u zult begrijpen, vinden ook wij dit niet genoeg. Tevens gaf de gemeente zijn visie niet prijs, maar wij staan in ieder ge-

val open om op ons vakgebied met u te spreken en mee te denken.

Helaas zien wij dit beeld met de rug naar het water toe, op vele niveaus en door heel Nederland heen en hebben daarom een pamflet gemaakt om de binnenvaart weer in het hoofd en hart te krijgen van beleidsmakers. En dat valt niet mee; terwijl er geruisloos enorme hoeveelheid aan tonnen stilletjes en duurzaam door heel Europa vervoerd worden, lijken beleidsmakers zich hier nauwelijks van bewust te zijn. Wij zijn dan ook verheugd dat de gemeente open staat voor discussie om tot een goede visie wat betreft de rol van Deventer binnen het vervoer over water en gebruik van de haven te komen.

Aandachtspunten
Dan zien wij de volgende aandachtspunten voor de binnenvaart:

- Ligplaatsen
- Autoafzetplaatsen
- Drinkwaterpunt

Ligplaatsen
Er zijn te weinig goede ligplaatsen, dat geldt zowel in de haven als buiten aan de IJssel waar toch een paar plaatsen weggesnoept zijn in de loop der jaren. Ook na de vernieuwing herinrichting IJssel kade zien we wederom dat passagiersschepen meer en meer voorrang krijgen ten koste van ligplaatsen binnenvaart.
Nu is het ook zo dat er in de gehele binnenvaart een vaar en rusttijdenweet van kracht is en er in dit kader ligplaatsen nodig zijn voor overnachtingen.

In de haven zelf, volgens een lid van de ASV: gelijk linksaf aan het begin (naast silo) ligt een scheepje die daar inmiddels gedoogd wordt. In het begin kon je daar ook nog half naast liggen, maar nu maakt de bewoner problemen als je daar aan vastmaakt, het andere eind wordt nu vaak gereserveerd voor passagiersschepen. Ook bij gesloten bedrijven waar voorheen schepen lagen mag je nu niet meer liggen.

Auto-afzetplaatsen en drinkwaterpunt
De auto-afzetplaatsen zijn gebrekkig te noemen.
Het drinkwaterpunt bevindt zich op een ligplaats en is dus moeilijk bereikbaar als hier een schip ligt. Zo wat problemen voor de schepen die uw haven aandoen.

Schippers zijn ook mensen
Wij sluiten ons aan bij de woorden van Tom van der Liende, medewerker Ruimtelijke ordening van de gemeente Olst –Wijhe, die een aardig beeld schetste hoe schippers het gebruik van de haven de haven ervaren; erg duur en slecht onderhouden. Als schipper die in uw haven of aan de kade aan de IJssel ligt, ben je tijdelijk bewoner van Deventer, die ook uit eten, boodschappen doet of de stad in gaat voor aanschaf van zaken, naast het laden lossen of overnachten van het schip. Dit moet natuurlijk mogelijk zijn. Steeds vaker horen wij dan ook dat het moeilijk is plek te vinden om te liggen of om auto's, fietsen er goed en veilig af te krijgen door slechte kades, verwildering van groenvoorziening, gevaarlijke trottoirs of achter gesloten hekken liggen.

Oneigenlijk ligplaatsgebruik
Ook zien we tegenwoordig sloopschepen in uw haven, gekocht door bedrijven, ligplaatsen innemen die bedoeld zijn voor varende beroepsvaart. Deze sloopschepen liggen vaak weken onbemand, vies en slecht onderhouden de gewone binnenvaart in de weg te liggen. Ook zie je deze schepen pas ter plekke, omdat zij geen verplichte AIS-signaal uitzenden. De vraag rijst dan ook; zijn er geen betere alternatieven voor deze schepen dan de reguliere goede ligplaatsen te bezetten zodat de reguliere binnenvaart op deze manier weer een ligplaats kwijt is?

Ook haalde Tom de spertijden en openingstijden aan. Het aanbod van doorvaartmomenten is inderdaad te mager. Op het einde van de dag, als schepen leeg komen, is er daardoor een te beperkte mogelijkheid om "buiten" te geraken in de 2 uur dat doorvaart in de avond mogelijk is. Daardoor moet er overnacht worden in de haven waardoor er om 06.00 uur in de morgen extra drukte ontstaat en sommige schepen pas uren later buiten zijn. Dat zou beter moeten kunnen. Een goede openingstijd zou toch tot 22.00 zijn in plaats van tot 19.30 uur.

Wat ook erg fijn te horen was via deze beleidsmedewerker was dat hij ook de bedrijven die met de binnenvaart werken gesproken heeft, die blijken erg tevreden zijn over de tonnenmaat van de schepen die Deventer aan kunnen doen. Dit bevestigt het beeld dat wij al hadden uit ervaring.

Van de prijsvorming van het havengeld is de ASV niet op de hoogte, maar het moge duidelijk zijn dat het bij het hoogst betaalde havengeldtarief hoort in Nederland, en je er slechte ligplaatsen voor terug krijgt.
Wat ook als onredelijk ervaren wordt is dat als een schip dezelfde week terug komt (en voor een week betaald heeft) , er opnieuw betaald moet worden. Dit ergert schippers: Betalen en er weinig tot niets voor terug krijgen.
Het komt zelfs voor dat een schipper uw haven slechts enkele uren aandoet om te lossen. De ASV stelt dan ook voor dit beleid te herzien waarbij er meer recht gedaan wordt aan het adagium "de gebruiker betaalt naar rato van het gebruik en de kwaliteit van het gebruikte".

Containerterminal
Tenslotte wil de ASV graag reageren op de uitspraken zoals gedaan (door BLN-Schuttevaer) over het belang van een containerterminal in de haven van Deventer. Ook de ASV heeft leden met containerschepen en we begrijpen het belang voor hen en voor eventueel een stad als Deventer. Wij wagen echter te betwijfelen of de haven zelf daar nu het meest geschikt voor is. Niet alleen vergt het een enorme investering voor onder andere een grotere (en vaker bemande) sluis (en eventueel brug?) het op diepgang brengen en houden van de haven, maar ook het lawaai van containers die gelost en/of geladen worden, de piepende kranen, de aan en af rijdende vrachtwagens die er allemaal bij horen valt niet te onderschatten.

Niet alle gebouwde terminals vertellen een succes verhaal, de terminal in Coevorden is bijvoorbeeld geen succes gebleken en ligt er verlaten bij.
Bovendien is de vraag of het binnendraaien van deze lange schepen de voorhaven in, zo gaat lukken zonder verbouwing van de voorhaven. Ook zal dan de druk op de sluizen zeer vergroten door de toename van containerschepen. Wij zijn zeker niet tegen een terminal maar zien vele haken en ogen.

Een alternatief idee
Ons lijkt het dat een terminal in de IJssel bijvoorbeeld naast de snelweg haalbaarder en wenselijker is dan gesitueerd in de haven.
Voor containerschepen vormen sluis noch brug dan een obstakel waarbij er bovendien een aansluiting is op de autowegen voor de vrachtwagens. Daarmee ontlast je de stad van extra verkeer. Tevens staan hier geen huizen waardoor het lawaai geen probleem is. Of dit past in uw bestemmingsplan of visie weten wij natuurlijk niet, maar de sluis verbouwen naar een geschikte sluis voor 110 meter-schepen gaat veel geld kosten en jaren duren.

Duurzaam transport voor later! Kies dan nu voor vervoer over water.
Tot slot wil de ASV de gemeente Deventer wijzen op het Pamflet dat wij aan de vooravond van de verkiezingen aan de Kamerleden hebben toegestuurd. Het geeft in een notendop de situatie van de binnenvaart weer op dit moment. Wij willen graag van de gelegenheid gebruik maken u hierbij ook dit pamflet aan te mogen bieden.

Tot zover onze informatie. Wij zouden graag als vertegenwoordigende partij voor de binnenvaart op korte termijn hierop een reactie vanuit de gemeente Deventer ontvangen. Ook zijn wij bereid om eventueel het een en ander toe te lichten.

met vriendelijke groet,
secretaris ASV,
Esther lubbers

Petitie sluis- en brugbediening Helmond

Een van onze leden is een petitie gestart aangaande de sluis en brugbediening in Helmond.

Dit is de petitie:

PETITIE Aan Gemeentebestuur Helmond
Postbus 950
5700 AZ Helmond
Geachte dames en heren,

Als gebruikers van de haven van Helmond heeft de gemeente ons geïnformeerd over de verminderde bedieningstijden van sluis 8 en 9 en de brug over de haven. Momenteel nog als proef maar mogelijk definitief. De ingekorte bedieningstijden komen de efficiëntie van de binnenvaart niet ten goede, zoals u zich ongetwijfeld kunt voorstellen. Het liefste zouden we de bestaande bedieningstijden handhaven. We hebben echter ook begrip voor de bezuinigingen die uw gemeente kennelijk moet doorvoeren.

Maar met name de sluiting op zaterdag is voor velen van ons een struikelblok. Als je vrijdag te laat gelost bent kun je tot maandagochtend niet meer de haven uit. Als er dan ook in het weekend nog schepen boven sluis 9 zijn aangekomen loop je het risico dat je de haven pas tegen 8 uur maandagochtends daadwerkelijk kunt verlaten. Met de (oude) bediening op zaterdag was het zo dat je - zelfs als je vrijdagavond pas leeg kwam - maandag weer ergens beschikbaar kon zijn om te laden.

Vandaar ons verzoek of er op zaterdag toch weer bediend kan worden. Bijvoorbeeld van 7 tot 10, dan kun je sluis Panheel of sluis 4 (Veghel) uit zijn vóór de weekendsluiting die om 4 uur 's middags begint.

Samengevat: liefst helemaal geen inkrimping van de bedieningstijden, maar als het niet anders kan, dan in elk geval de mogelijkheid om op zaterdagochtend de haven nog te verlaten.

Gaarne uw reactie,
Hoogachtend,

Kijk op :
https://www.petities24.com/verruiming_sluisbediening_helmond
en teken!

Je ontvangt een e-mail met een link om je ondertekening te bevestigen. Controleer alstublieft uw mailbox (en spambox).

Graag ook doorgeven aan andere belanghebbenden

WBA verslag 10 juli 2017

Helaas ontbreken de notulen per mail van de vorige vergadering van 3 april.

De brug over het IJ is en blijft actueel, ondanks dat het GVB extra snel grotere veerponten laat bouwen hoopt het havenbedrijf, dat het niet noodzakelijk is een brug te bouwen.

D.m.v. de inzet van de nieuwe veren kunnen deze makkelijk het aanbod van mensen aan.

Per 1 augustus zijn er palen op het slik beschikbaar voor twaalf duwbakken en er is een plaats gereserveerd voor schepen die op spudpalen kunnen liggen. Overigens is ankeren op het slik vanaf dan verboden.
Per 1 januari 2018 gaan Zaandam en Amsterdam samen met het heffen van havengeld.

Per 1 augustus is er een speciaal container tarief beschikbaar voor de haven van Amsterdam.

Als deze proef geslaagd is zal ook gekeken worden naar de bulkgoederen, om daar ook voor deel ladingen een speciaal tarief te maken.

Havenbedrijf Amsterdam gaat met de bewoners van de Veemkade praten want die denken dat het hun zwemwater is en willen de schepen aldaar weg hebben.
Verder komen er overleggen voor het ligplaats beleid van het hele havengebied van IJmuiden tot aan Schellingwoude.

Mochten er klachten of opmerkingen zijn neem contact met ons op!!

Piet Bennik
ASV denktanklid

Verantwoordelijkheid schipper wat betreft ADN goederen

Over verantwoordelijkheid schipper wat betreft ADN goederen

Van een van onze leden:

Tijdens de discussie hier in de denktank betreft palm en ADN, heb ik wat heen en weer gemaild met de Juridisch medewerker van EOC scheepsrecht en de vraag aan haar voorgelegd.

Ik heb aangeven, dat ik het vreemd vond dat de schipper verantwoordelijk gesteld kon worden (wanneer b.v. palm wordt aangeboden zonder een ADN-nummer op het charter) door b.v. een boa, als deze boa beweert dat dit wel een ADN-product is. Naar mijn mening, en zo hebben we dat ook geleerd bij de ADN-cursus volgens mij, is diegene die het aanbiedt (te beginnen bij de producent/eigenaar en dan zo verder in de keten) verantwoordelijk voor de indeling in het ADN als het om een gevaarlijke stof gaat. Dus de producent deelt de goederen in een bepaalde klasse met bijbehorend nummer in en geeft dat door aan de vervoerder en/of volgende eigenaar etc.

De bevrachter moet in dit geval dus ook weer schriftelijk geïnformeerd worden door diegene die de opdracht geeft en die moet de vervoerder dan weer schriftelijk informeren betreffende de classificatie als het om een ADN-goed gaat.

Dus als er niets aan het product wordt veranderd, blijft de eerste indeling volgens het ADN van kracht zoals die door de eerste eigenaar wordt opgegeven. En iedereen die een product met een ADN-nummer koopt of ontvangt om te vervoeren, moet zich aan de veiligheidsvoorschriften houden die volgens dat nummer (dat hij schriftelijk heeft doorgekregen) beschreven staan.

Dus in dit geval kun je de boa verwijzen naar je bevrachter. Is hij ook niet geïnformeerd, dan verwijst deze naar de opdrachtgever etc.

Nadat de EOC mij de desbetreffende artikelen van het ADN heeft toegezonden, kwam ik tot de volgende conclusie:

Uit art. 1.4.2.1 (zie de bijlage) lees ik, dat, wanneer het een ADN-goed betreft, de afzender verantwoordelijk is voor de ADN-classificatie. En indien afzender (bv. bevrachter) in opdracht van een derde handelt moet deze wanneer het om een gevaarlijk goed gaat volgens het ADN de vervoerder daar schriftelijk op wijzen etc.
Daarbij kan de schipper (art. 1.4.2.2.2) vertrouwen op de informatie die hem ter beschikking is gesteld.

Als er dus geen ADN-classificatie op het charter of opdrachtbevestiging is vermeld (en dus ook geen ADN-nummer) mag de vervoerder ervanuit gaan dat het om een niet ADN-goed gaat. Is mijn conclusie.

Pas als er een ADN-nummer aan is toegevoegd is de schipper gehouden aan de richtlijnen volgens betreffend nummer.

Het is natuurlijk altijd beter om een schriftelijke bevestiging te ontvangen wanneer men beweert, dat het geen ADN-goed is (en je twijfelt zelf als schipper), maar volgens mij kun je dat niet van een bevrachter eisen. Het is dan ook de vraag of de bevrachter dit dan ook gaat doen. Immers zou dat betekenen dat dit bij alle niet ADN-goederen geëist kan worden (bv. ook met zand en grind). En dat is onzin natuurlijk.

Het antwoord daarop was, dat deze redenering juridisch klopt. Onder voorbehoud van alle rechten, mocht ik dit ook delen met de ASV. Dus bij deze.

Mvg Fokke Wijkstra

Op de website van de ASV kunt u
HOOFDSTUK 1.4
VEILIGHEIDSPLICHTEN VAN DE BETROKKENEN downloaden

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Technisch/uitleg-ADN.pdf

Evaluatie LED-verlichting

Alweer sinds 2015 is Piet Bennik namens de ASV bezig met hinderlijke LED-verlichting en bedrijfsverlichting langs diverse vaarwateren.

In samenwerking met de BLN is er een lijst samengesteld met klachten.
Persoonlijk vond Piet, dat er weinig verandering optrad in de opstelling van Rijkswaterstaat m.b.t. de verlichting. Daarom heeft hij BLN gevraagd om in een gesprek met een terzake deskundige van Rijkswaterstaat de zaak te evalueren.
Op 26 juni jl. is er een eerste evaluatie geweest op het BLN-kantoor op aandringen van de ASV.

Aanwezig was een medewerker van Rijkswaterstaat en Marleen Buitendijk en Piet Bennik.

Globaal gezien komt het erop neer dat Rijkswaterstaat blij is met de gegevens en klachten m.b.t. de LED-verlichting op sluizen en bruggen, maar de uitwerking hiervan laat veel te wensen over.

M.a.w. er worden wel opdrachten aan derden gegeven om de klachten te verhelpen, maar er is geen controle of terugkoppeling of dit daadwerkelijk is uitgevoerd.
De ASV had aangegeven dat er in het noorden twee boten van Rijkswaterstaat rondvaren voor controle, maar dat schijnt ook niet naar behoren te functioneren.

Volgens de medewerker van Rijkswaterstaat zal hier in de toekomst verbetering in komen en zal er meer aandacht gevestigd worden op de hinderlijke verlichting in het algemeen (dus ook van aan het water gelegen bedrijven of bouwplaatsen).

Omdat de BLN de samenwerking in deze kwestie heeft opgezegd, moeten wij direct contact opnemen met de huidige medewerker van Rijkswaterstaat.

Wij raden u aan klachten over verblindende verlichting of rare situaties op Nederlandse vaarwegen te melden aan de ASV, omdat via 0800-8002 uw klacht verloren zal gaan.

De ASV gaat maandelijks evalueren met Rijkswaterstaat.

Veel vaarplezier.
namens de ASV: Piet Bennik

Arbeidstijdvoorschriften

Berlijn. De binnenvaart krijgt eigen werktijd regelgeving.
De Bundesrat heeft een desbetreffende verordening goedgekeurd.

Het dient de omzetting van de Europese Richtlijn Binnenvaart in nationaal recht en uitbreiding van artikel 21 van de Duitse wet op de arbeidstijd (ArbZG) mogelijk te maken voor het personeel van de binnenvaart en afwijkingen van de bepalingen van ArbZG toe te laten.

In dat verband het ontwerp van de federale regering:

Voor de wijze van vervoer die vooral wordt gekenmerkt door grensoverschrijdende activiteiten in de Europese waterwegennet, zal voor de gehele Unie gelijke regelgeving gelden met betrekking tot de organisatie van de arbeidstijd.

Werken tot 14 uur per dag
Afwijkend van de bepalingen van ArbZG is het mogelijk in de toekomst in overeenstemming met de verordening om de dagelijkse arbeidstijd van varende werknemers uit te breiden in 14 uur.

De maximale wekelijkse arbeidstijd is ingesteld op 84 uur.
Echter, binnen twaalf maanden mag een werkweek van gemiddeld 48 uur niet worden overschreden.
Het personeel moet volgens de nieuwe verordening tien uur rusttijd worden gegeven binnen 24 uur, waarvan zes uur ononderbroken.
In elke periode van zeven dagen moet minstens 84 uur rust in acht worden genomen.

Rekening houdend met een voldoende aantal rustdagen, is het mogelijk om tot 31 opeenvolgende werkdagen te voorzien.
Voor zover het vaartuig op een zondag of een feestdag werkzaam is en het werk niet kan worden gedaan op een werkdag, kunnen werknemers op het vaartuig worden ingezet.

Op een niet-ingezet vaartuig mag in principe geen werk plaatsvinden.

Urenstaten moeten twee jaar worden bewaard.
Om de controle te vergemakkelijken en ervoor te zorgen, dat de activiteit geen nadelige effecten voor de bemanning met zich meebrengt, voorziet de verordening voor de werkgever van de binnenvaart het bijhouden van urenstaten van werktijden en rusttijden.

De Bondsraad heeft bepaald, dat de bewaartermijn voor de urenstaten van de werktijd 24 maanden zal zijn.
Oorspronkelijk had de regering de voorwaarde gesteld, dat de werkgevers uit de binnenvaart deze documenten moeten behouden voor 12 maanden.

Volgens het Europees recht moeten de arbeidstijd of rusttijd registers worden bijgehouden gedurende tenminste twaalf maanden aan boord.

Om niet onnodig belast te worden door de bewaartermijn van 24 maanden op het vaartuig, geeft de Bundesrat hen de kans om de werk- of rusttijd gegevens niet alleen aan boord te houden, maar na twaalf maanden, bij de werkgever op het bedrijf te bewaren.

Het Bundeskabinett moet de in half juli gemaakte wijzigingen, die in de Bundesrat gemaakt zijn op vrijdag nog goedkeuren.
Vervolgens kan de verordening betreffende de arbeidstijd in de binnenvaart relatief snel in werking treden. (Ag)

Nederland
Op de binnenvaart is van toepassing het Arbeidstijdenbesluit Vervoer, hfdst. 5, en ziet op alle bemanningsleden, al dan niet in loondienst, toe.

Voor degenen, met mensen in loondienst (ook diegenen, met jongeren in een leertraject) toch goed, om eens te lezen.

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0009386/2016-12-31>

Hoofdstuk 5, Binnenvaart.

Met name hoofdstuk 5.5:3, niet heel ingewikkeld, maar met duidelijke omschrijving van werk- en rusturen e.d.

De gezagvoerder of werkgever moet de uren bijhouden in een werkstaat, welke de werknemer aan het eind van de maand moet krijgen en deze 52 weken moet bewaren.
(Zelfstandigen in dienst bij hun eigen BV vallen daar vlgs. mij ook onder, een accountant of rechtsbijstand moet hier info over kunnen geven)

Zelfstandigen hoeven die werkstaat niet bij te houden, rusttijden moeten worden genomen conform bedrijfsvorm en bemanningsvoorschriften en correct bijhouden in het vaartijdenboek volstaat. Hierbij moeten, indien van toepassing, werkuren tijdens het stilliggen van het schip tot uitdrukking komen in de rusttijdenkolommen. Ook die gegevens moeten 52 weken worden bewaard.

Reacties binnen de denktank en bestuur van de ASV:
Ik wil even kwijt dat ik mij ernstig zorgen maak, dat men over de arbeidstijdenregistratie zo gemakkelijk denkt.
Vrijdag heb ik met een collega (5500 ton) over de marifoon gesproken tijdens de afvaart op de Rijn en hij zei, dat er toch eens geweigerd moet worden om alles te accepteren. Alles is zo gewoon aan het worden, dat men alles op een schipper schuift. Als wij nog 10 jaar zo doorgaan, dan moeten we nog dadelijk onze dagelijkse bezigheden registreren zoals koken of naar de toilet gaan of plezier gaan maken aan wal.

Het raakt kant noch wal waarom er geregistreerd moet worden. Het zijn weer een paar bomen uit het bos (papier) die we gebruiken om dit 2 jaar te bewaren. Iedere handhaver weet toch wel wat de bezigheden zijn op een schip.

Een neef die veel met cellulose vaart, was al grapjes aan het maken erover. Dat hij perspectief had, omdat er steeds meer op papier geregistreerd wordt. De scheepvaart heeft inmiddels al 12 verschillende certificaten extra aan boord voor de verschillende onderdelen, die zich op een schip bevinden.

Een vaartijdenboek is toch al goed genoeg, zou ik zeggen.

Reactie 2
Hoeveel uur je personeel moet werken, dat bepaal je in de arbeidsovereenkomst. De 40-urige werkweek is bepaald voor de beloning voor de normaal gewerkte uren. Er mogen dus overuren worden gemaakt met een maximum aantal uren en dat dus weer verdeeld over het aantal weken en daarbij moet dus ook rekening gehouden worden met de aaneengesloten verplichte rusttijd.

En hoe die uren nu in de binnenvaart mogen worden verdeeld wijkt dus af van de 'normale' arbeidsovereenkomsten in het bedrijfsleven. Daarvoor is dus die wijziging van de wet nodig.

De urenregistratie hoeft niet gelijk te lopen met je vaartijdenboek. In je vaartijdenboek geef je aan wie en met wat voor functie diegene aan boord is en schrijf je de uren dat het schip vaart. In de urenregistratie, die dus alleen geldt voor personeel in loondienst, schrijf je de gewerkte uren c.q. rusttijden. Als jij met een matroos in loondienst gaat varen, dan kan je hem dus volgens dit schema laten werken...

Werken is dus wat anders dan aanwezig zijn aan boord.. En die aanwezigheid, dat neem je dan weer op in de arbeidsovereenkomst.

Brief inbouw van Euro stage 3a / CCR2 motoren

Geachte lezer

Na aanleiding van vragen van onze leden bij de ASV het volgende.

Omdat er verschillende berichtgevingen en vele vragen omtrent de inbouw van Euro stage 3a/CCR2 motoren zijn willen wij u het volgende voorleggen. Om deze onduidelijkheid weg te nemen is het aan te bevelen dat er een correcte en duidelijke berichtgeving naar buiten gebracht wordt door ons als branchevereniging (ASV) naar onze leden.

Onze vragen en conclusies zijn als hieronder beschreven. Zijn deze aannames zoals wij die geïnterpreteerd hebben correct? Wanneer dit niet juist is, wilt u dan zo vriendelijk zijn ons de correcte uitleg te geven en waar dit terug te vinden is in de regelgeving?

1. De ingangsdatum voor Euro stage 5 (<300 KW) gaat in op 01-01-2019.
2. De ingangsdatum voor Euro stage 5 (>300 KW) gaat in op 01-01-2020.
3. CCR2 (regelgeving Straatsburg) en euro stage 3a (Europese regelgeving) zijn equivalent aan elkaar, maar is nu Euro stage 3a bindend recht in Nederland?
4. In de verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad en het rapport Frequently Asked Questions (EU regulation 2016/1628)
   - Daar staat dat er een overgangstermijn is van 18 maanden na de inwerkingtreding van Euro stage 5 . Er zouden dan nog motoren mogen worden ingebouwd die voldoen aan de eisen van Euro stage 3a/CCR2 met een verlenging van 6 maanden (in totaal 24 maanden).
   - In dit zelfde rapport staat op pagina 45 onder kopje ruilmotoren dat men een motor tot 560 KW(Euro stage 3a/CCR2) mag ruilen/wisselen tot 2030.

Over bovenstaande punten hadden wij graag zo spoedig mogelijk een bevestiging dat de zaken zijn zoals wij ze beschreven hebben. Bovendien zouden wij graag op korte termijn de antwoorden op de door ons gestelde vragen ontvangen, omdat wij op korte termijn de leden willen informeren en de onduidelijkheden willen wegnemen immers 2019 is al snel.

Met vriendelijke groet namens het bestuur,

Gerberdien le Sage Vice voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging.

Ligplaatsenproblematiek Geertruidenberg

Namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) wil ik uw aandacht vragen voor het volgende.
Bij enkele van onze leden is onrust ontstaan over de wijze waarop er besluitvorming heeft plaatsgevonden betreffende het ligplaatsbeleid in Geertruidenberg, specifiek voor de groep kleinere binnenvaartschepen.
Daardoor lijken de gevolgen van die besluitvorming voor wat betreft de ligplaatsmogelijkheden voor (specifiek de kleinere) binnenvaartschepen in uw gemeente Geertruidenberg negatief uit te pakken voor deze beroepsgroep.
U weet wellicht dat er op dit moment veel onrust is bij de schippers in de binnenvaart vanwege het (gebrek aan) ligplaatsenbeleid in Nederland.
We noemen hierbij de hoorzitting over het ligplaatsenbeleid van de provincie Zuid Holland betreffende het Merwedekanaal, waarbij de adviescommissie de conclusie heeft getrokken dat het Verkeersbesluit onrechtmatig genomen was en nietig verklaard is.
We noemen hierbij ook de klacht die de ASV neergelegd heeft bij Rijkswaterstaat betreffende het verdwijnen van ligplaatsen voor de binnenvaart bij IJmuiden.
Dat zijn slechts enkele voorbeelden om duidelijk te maken dat er in Nederland een groot probleem is wat betreft het ligplaatsenbeleid waar de ASV keer op keer actie tegen onderneemt. Schepen hebben tenslotte een ligplaats nodig.

Wat is de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)?
De ASV streeft naar een sociaal/ economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart waarbij de factor mens centraal staat. We vertegenwoordigen de particuliere schipper. Het bestuur bestaat uit schippers in de binnenvaart en ondervindt aan den lijve de gevolgen van het beleid ten opzichte van de binnenvaart.

Het specifieke probleem:

N.a.v. de herontwikkelingsplannen van de Donge-oevers willen wij uw aandacht nog eens vestigen op de afmeermogelijkheden voor de Binnenvaart in Geertruidenberg.
Momenteel heeft de beroepsvaart de beschikking over 3 meerpalen, dit is één afmeerplaats.
Dhr. A. de Boer heeft toegezegd dat deze afmeerplaats beschikbaar zal blijven voor de beroepsvaart. In het verleden was dit ook al toegezegd door wethouder Quirijnen. We hebben begrepen dat deze steiger wordt gerenoveerd. Belangrijk hierbij is dat de schepen goed vast kunnen maken aan de afmeerpalen (met bolders) bijvoorbeeld zoals bij de palen aan de Reenweg, en dat de schepen hier ook geladen kunnen liggen.
De A.SV. is natuurlijk blij met de toezegging van de afmeerplaats. Maar de manier waarop er met deze ligplaats wordt omgegaan is onjuist. Want wat is nu het geval? Regelmatig hangen er aankondigingen bij de steiger dat de binnenvaart de steiger vrij moet maken ten behoeve van aan te meren rondvaartschepen. Wij vinden het geen juiste zaak als een schipper, die tenslotte havengeld betaald, niet zeker kan zijn van zijn ligplaats. De schipper moet het schip daar veilig kunnen achterlaten, dat is nu juist waarom er ligplaats genomen wordt in een haven waar men havengeld betaalt.

Nadere uitleg
Helemaal onverteerbaar is het dat het kennelijk verplicht is dat schippers op ieder willekeurig moment aanwezig moeten zijn om hun schip te verhalen (zonder vergoeding). Ook als schippers niet aan boord zijn (zij hebben tenslotte ook een waladres of zijn bijvoorbeeld op vakantie) wordt er van hen verwacht plaats te maken als dat het rondvaartbedrijf zo uitkomt. Dat levert een enorm probleem op zoals u misschien zult begrijpen. Zo weet men vaak niet eens dat er een briefje opgehangen wordt. Waarom wordt er van hen verwacht op stel en sprong terug te keren om een ander gelegenheid te geven op een plek te liggen waar zij havengeld voor betalen?

Er wordt door uw gemeente geen rekening gehouden met het feit dat de schipper ook een mens is met gewone menselijke behoeften. Er zijn veel schippers die ook een huis aan de wal hebben en dat huis bevindt zich vaak niet in Geertruidenberg of Raamsdonksveer;

Een praktijkvoorbeeld
Zo was er eens een schipper afgemeerd die op zijn waladres aanwezig was (in dat geval in Noord-Holland) en daar vervolgens gebeld werd of hij zijn schip wilde verplaatsen (verhalen). Nadat de schipper uitgelegd had dat hij havengeld betaalde en daardoor “koopt” dat hij rustig kan liggen, dat er bovendien geen brief hing met een aankondiging van dit feit, werd de schipper meegedeeld dat als hij niet onmiddellijk kwam om zijn schip weg te halen men dat voor hem zou doen en de kosten in rekening zou brengen.
De kosten van de rijden naar boord en weer terug zijn niet te verhalen op de gemeente. Ui t deze manier van handelen kunnen wij niet anders dan de conclusie trekken dat de gemeente wel op een bijzonder onzorgvuldige manier met de binnenvaartondernemers om gaat.

Wij begrijpen niet waarom het zo moeilijk is om zich te verplaatsen in het leven van de binnenvaartschipper: Als u met uw auto op een parkeerplek staat en parkeergeld betaalt dan verwacht u toch ook niet dat u zomaar opgebeld wordt om uw auto te verzetten? Waarom is het zo lastig te begrijpen dat de gevolgen voor een schipper erg groot zijn? Het op deze wijze handelen getuigt van desinteresse en disrespect voor deze beroepsgroep.
Een ander voorbeeld: in het verleden was er een schipper die zijn schip daar afgemeerd had en op vakantie ging. Echter op het vakantieadres (in het buitenland) werd hij gebeld dat zijn schip verhaald moest worden. Dit was onmogelijk en zo ontstond er een vervelende situatie. Natuurlijk zijn er situaties waarbij het verhalen van het schip niet zulke problemen geeft bijvoorbeeld als de schipper in de gemeente woont. Maar toch is een schip verhalen wel iets anders dan je auto verzetten.

Onverstandig
Het is dus, juridisch mogelijk of niet, uiterst onverstandig dat de gemeente Geertruidenberg dit op deze manier doet. Want er is, zoals u zou kunnen weten, een schrijnend tekort aan voorzieningen en zeker aan goede ligplaatsen.
Daarom zijn wij genoodzaakt hier bezwaar tegen te maken. De beroepsgroep die het betreft kan er geen extra obstakels meer bijhebben, en wij willen er op aan dringen beleid tot stand te brengen wat werkelijk stimulerend is voor de binnenvaartsector.

Algemeen belang,
Dat 25% van het vrachtvervoer over water gaat maakt dat dat ten goede komt aan de algehele veiligheid (op de weg) en een betere doorstroming. Maar bij dat vervoer over water horen ook voorzieningen. Schepen zijn meer dan een productiemiddel, het zijn plekken waar op gewoond wordt, mensen hun hondje uit moeten laten, hun kinderen naar school moeten brengen en boodschappen moeten doen. Inderdaad, net zulke mensen met dezelfde behoeften als mensen aan de wal. Lezende alle reacties van schippers blijkt dit aspect keer op keer terug te komen en het lijkt me dan ook een goed democratisch beginsel deze commentaren serieus te nemen en niet alleen voor het juridisch aspect te gaan; mag de gemeente dit doen of niet is wat de ASV betreft minder belangrijk dan: is dit wenselijk gezien de omstandigheden waar de binnenvaart in verkeert en de verantwoordelijkheid die ook een gemeente daarin heeft. Aangezien een ligplaats om wat voor reden dan ook een essentieel onderdeel is van de noodzakelijke voorzieningen voor de binnenvaart, en dat zeker op een strategisch interessante plek voor deze beroepsgroep van groot belang is. Voorzieningen zijn noodzakelijk om de binnenvaart te bevorderen en het schrappen van voorzieningen (of de mogelijkheid om daar gebruik van te maken) remt de mogelijkheid van vervoer over water alleen maar af.

Toekomstig ligplaatsbeleid
Wij willen bij u onder de aandacht brengen dat een aanlegsteiger voor rondvaartschepen onontbeerlijk is. Dit heeft de A.S.V. altijd duidelijk aangegeven in de gesprekken hierover die de afgelopen jaren op het gemeentehuis hebben plaats gevonden.
Natuurlijk dragen we een activiteit zoals de vestingfeesten een warm hart toe, en begrijpen we dat de steiger hiervoor vrijgemaakt moet worden. Belangrijk is dat de aankondiging lang (een maand) van tevoren gedaan wordt. Want ook nu ging het bijna mis. (Een schipper had zijn schip afgemeerd en wilde op vakantie gaan maar de aankondiging hing er nog niet. Een collega schipper heeft hem op tijd kunnen waarschuwen.)
Indien beide ligplaatsen voor rondvaartschepen worden gerealiseerd, zou het probleem in feite al opgelost zijn.
We hebben begrepen dat er bij de herontwikkeling van de Timmersteekade een kleine steiger voor rondvaartbootjes tot 20 meter gerealiseerd zal worden, dat zou al een verbetering zijn.
Verder hebben we gehoord en gelezen dat er plannen zijn voor de Rivierkade. We zagen zelfs een schets in dagblad de “Stem”

waarop duidelijk een aanlegplaats getekend stond voor een rondvaartschip.

In gesprek
Op 12 juli jongstleden heeft er een overleg plaatsgevonden mbt het ligplaatsenbeleid in Geertuidenberg in het gemeentehuis van Geertruidenberg om 16:00 uur.

Wij hebben begrepen dat de ASV hiervoor uitgenodigd zou zijn, maar van die uitnodiging is bij niemand iets bekend. Ik heb aan de heer de Boer gevraagd mij op de hoogte te stellen op welke manier wie wanneer uitgenodigd zou zijn. Inmiddels heb ik als antwoord gehad dat hij daar niet (meer) over gaat.
De ASV heeft ook begrepen dat er een afspraak gemaakt is voor een vervolg gesprek in augustus exacte datum nog niet bekend.

Hoewel we in het verleden op diverse manieren gesprekken hebben gevoerd met diverse ambtenaren blijkt dat het moeilijk is om op een goede manier met elkaar te communiceren. Daarom wil de ASV nogmaals vragen om op een constructieve wijze met elkaar in gesprek te gaan. Wij stellen dan ook voor op korte termijn hierover een gesprek met u te hebben zodat er eindelijk een situatie kan komen waar aan alle partijen recht gedaan wordt.

Met vriendelijke groet,

Namens bestuur en denktank van de ASV

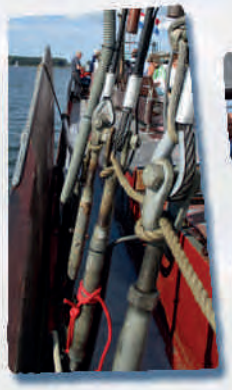
Sunniva Fluitsma
voorzitter ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

N.B. Wij willen hier nog even van de gelegenheid gebruik maken om U erop te wijzen dat het voetpad naar de ligplaatsen aan de Reenweg (R'veer) in zeer slechte staat verkeert. Ook branden er enkele lantaarns niet.

Belang van de binnenvaart:
Het belang van de binnenvaart lijkt algemeen erkend te worden. Zo is er een Europees Witboek vervoer waarbij de intentie uitgesproken wordt dat er een verschuiving plaats zou moeten vinden van vervoer over de weg naar vervoer over water (en spoor). Op dit moment gaat 25% van het goederenvervoer over water.
Ooit was de binnenvaart in het hart en hoofd van de mensen in Nederland,
Nu lijkt het wel of men ons bestaansrecht in twijfel trekt. Het besluit, en de argumenten daaromtrent gebruikt, betreffende het ligplaatsenbeleid van Geertruidenberg is daar een treffend voorbeeld van.

Foto: Gerberdien Le Sage

ASV



Eigenlijk is het gewoon een traditie!

Ieder jaar in augustus komt het ASV bestuur en de denktank bij elkaar voor een vergadering op de Spartivento.

Na de vergadering is het alle hens aan dek, hijsen we de zeilen, volgen de juiste koers en genieten we vooral van een prachtige zeiltocht. Samenwerken aan een prachtige dag!

We sluiten de dag af met een overheerlijke barbecue en iedereen gaat voldaan naar huis.

Ik heb genoten,
Liesbeth

Gevaar

Tot onze verbazing zien wij dat er in de Maashaven sinds 5 april 2017 dezelfde “gevaar” labels nog hangen in de stroomkasten.

De ASV gaat hierover reclameren bij ronald.bijl@parkline.com

Als je dit ook (ergens anders in het land) tegenkomt, kun je via dat email adres reageren.

Losgegooid in de Maashaven

Meerdere schepen zijn in de nacht van 4 op 5 juni 2017 losgegooid in de Maashaven. Vicevoorzitter Gerberdien le Sage heeft daarover een interview gegeven aan tv Rijnmond, wat dezelfde avond werd uitgezonden. Met dank aan ons lid van de Torros, die alert heeft gereageerd, is erger voorkomen en konden schepen snel vastgemaakt worden.

De havendienst en politie kwamen echter pas na een uur.

Er zijn door de schipper van de Torros nog foto’s genomen van twee mannen (de schuldigen?) met rugzak, helaas alleen van de rug.

Voor zover bekend heeft niemand schade, maar hoe laat je op die manier je schip “rustig” achter voor boodschappen, het weekend of op vakantie? Het losgooien schijnt dit jaar op het ponton ook al voorgevallen te zijn, dus gaat de ASV dit aankaarten bij te Rotterdams overleg (WBR).

De vraag is, wat kunnen we hiertegen doen?

Foto: Jessica vd Akker

Boegwater, Leven op de binnenvaart

Verschijnt half september:

Boegwater
Leven op de binnenvaart
Karin Anema

Een schets van 90 jaar binnenvaartgeschiedenis

Binnenvaartschepen – vanaf een hoge brug of op de wal, wachtend achter gesloten slagbomen, hoor en zie je ze voortglijden – de stuurhut dwars op het schip, auto op het dek, een keffend hondje in het gangboord, op de achtersteven wappert een vlag… Daar glijdt een geheel eigen wereld langs.

Langzaam maar gestaag verdwijnt die in het verschiet. Weg…

Karin Anema is in die wereld gestapt. Ze heeft haar ogen en oren de kost gegeven. Wat voor mensen zijn dat, die schippers? Ze heeft ze in actie gezien. Is er iets bij alle verschillen wat hen verbindt? Ze heeft naar de schippers geluisterd. Naar hun verhalen. Over hun strijd om het bestaan. Over vroeger. Over de toekomst.

Met de komst van de Kaapverdiër Antonio aan boord van de Neerlandia, van schipper Jopie, een einzelgänger, komen er nog weer andere invloeden binnen. Met de reconstructie van hun levens legt Karin Anema de binnenvaartcultuur bloot. Universele thema's als doorzettingsvermogen, generatieconflicten, integratie en discriminatie overstijgen het particuliere verhaal.

Boegwater biedt een schets van 90 jaar binnenvaartgeschiedenis. Van zeilend vrachtschip tot 4.000 tonners. Van geen communicatiemiddelen naar boordcomputer en auto aan boord. Van zwaar werk naar automatisch. Van ieder kanaaltje naar slechts enkele hoofdvaarwegen. Van gezin aan boord naar een mannenmaatschappij.

De grote rivieren regelen het ritme van Boegwater. Op en neer de Rijn, op en neer naar Antwerpen, op en neer de Donau. Vroeger met veel contacten, nu alleen nog bij een aanvaring.

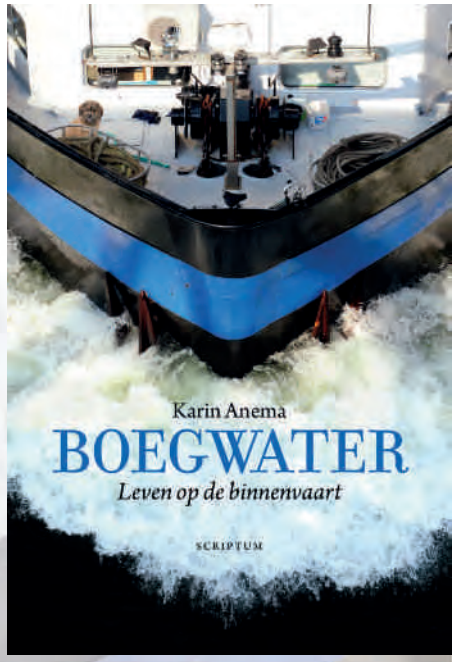
Karin Anema
Karin Anema (1955) is schrijfster en journaliste. Met groot inlevingsvermogen en met oog voor sprekende details verdiept zij zich vooral in verschillende culturen. Van haar verschenen eerder onder meer De groeten aan de koningin, Mexicaanse sneeuw en De laatste grens, dat genomineerd werd voor de Bob den Uylprijs.

Vandaag koop ik alle kleuren – het levensverhaal van een man en zijn psychoses is in het Duits vertaald en wordt verfilmd.

'Anema beschrijft ingehouden, zonder te oordelen of te veroordelen' - Regionale dagbladen over Vandaag koop ik alle kleuren

'Een ontroerend en mooi boek' - de Volkskrant over Vandaag koop ik alle kleuren
'Karin Anema is een van de beste Nederlandse schrijvers van reisverhalen. Ze is goed gedocumenteerd en laat zich leiden door ontmoetingen. Ze heeft lef en dat liet ze al zien in eerdere boeken' - Afrika Nieuws over Anders dan Afrika

Interesse in een pdf of een recensie-exemplaar? Laat het weten via thea@scriptum.nl



Scheepsongevallenregistratie

Op de site van Rijkswaterstaat lezen we:

Rijkswaterstaat beheert de landelijke Scheepsongevallendatabase (SOS-database). Hierin staan gegevens over scheepsongevallen en andere voorvallen te water die hebben plaatsgevonden binnen beheergebied van Nederland.
Een goede landelijke registratie van scheepsongevallen geeft een objectief en betrouwbaar beeld van de veiligheid voor de scheepvaart. Dit beeld is nodig voor een risicogestuurd beleid, beheer en inspectie. En om de effectiviteit van het gevoerde beleid te beoordelen en verantwoording af te leggen.

Bent u een schipper die een scheepsongeval wilt melden?
Na een scheepsongeval moet u dit zo snel mogelijk melden bij een verkeerspost. Zo kunnen daar de juiste maatregelen genomen worden om de doorstroming en de veiligheid op de vaarweg te waarborgen.

Welke ongevallen worden landelijk geregistreerd?
Registratie in de landelijke SOS-database is verplicht voor scheepsongevallen:

- met lichte schade en/of zeer licht gewonden
- met overtredingen (bijvoorbeeld alcoholgebruik)
- waarbij sprake is van aanvaring tussen 2 varende schepen
- met meer dan lichte schade, lichte milieuschade, licht letsel
- waarbij brand, ontploffing, zinken of technisch gebrek heeft plaatsgevonden
- met schade waarbij een overheidsvaartuig/ambtenaar in functie is betrokken
- waarbij schade is ontstaan en waarbij het ongeval niet gemeld is of doorgevaren is

Ondergrens
Is er geen of zeer lichte schade? En hebben partijen actie ondernomen in de vorm van verkeersmanagement- of incidentmanagementmaatregelen of (gedetailleerde) inspecties om vast te kunnen stellen of onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk zijn als gevolg van het ongeval? Dan wordt het scheepsongeval ook landelijk geregistreerd.

Richtlijnen voor landelijke registratie van scheepsongevallen
Het Openbaar Ministerie schrijft landelijke registratie van de hierboven genoemde ongevallen voor in de Richtlijn binnenvaart-verbaliseringsbeleid 2012-01-08.
In de Richtlijn voor registratie van scheepsongevallen (PDF, 253,84 kB) (PDF, 470.1 kB) door de nautische beheerder is deze lijst ook opgenomen en is de ondergrens van registratie vastgelegd.

Waar worden de data voor gebruikt?
De gegevens uit de scheepsongevallendatabase worden voor veel doeleinden gebruikt. Ze vormen de basis voor de verantwoordingsrapportage van de Minister in de begroting. Ook worden de gegevens gebruikt voor de Staat van de Transportveiligheid. Met de gegevens maken we analyses van:

- risicogroepen van vaarweggebruikers die relatief vaak betrokken zijn of veel schade leiden bij scheepsongevallen
- de aard en omvang van schade die voortkomt uit scheepsongevallen (bijvoorbeeld omvang van schade aan de infrastructuur; de omvang van de maatschappelijke kosten van onveiligheid)
- de kwetsbaarheid van bepaalde objecten (zoals faalkansen van stuwen en sluizen)
- specifieke locaties met concentraties van ongevallen
- de aard van nautische veiligheidsrisico's in een bepaald gebied
- de vermoedelijke oorzaken van scheepsongevallen
- trends en ontwikkelingen in de tijd

Kennisnetwerk en Coördinatie Nautische Veiligheid
De beheerder van de SOS-database komt zo'n 4 keer per jaar samen met partijen die scheepsongevallen registreren, tijdens het Kennisnetwerk en Coördinatie Nautische Veiligheid-overleg (KCNV).
Dit overleg richt zich op verbetering van het registratieproces en het toegankelijk maken van gegevens voor analyses.

Meer lezen? https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/verkeersmanagement/scheepvaart/scheepsongevallenregistratie/index.aspx

Foto: Jessica vd Akker

Spitsenvaart op immateriële erfgoedlijst

Tussen de Shanty of maritieme volksmuziek, het Sint Piterfeest in Grou, de Siroopwafels bakken, het Spekkedikken bakken, de Stads- en dorpsomroepers, het Steenwerpen, de Straatexploitatie van draaiorgels en het Strao rijden vinden we, dankzij de initiatiefnemers Rogier Dikker en Mijndert de Graaff van het Heerenschip en Johan Dibbets en Magda Franken van de Nadenos, op deze lijst de Spitsenvaart op de Noord-Zuid scheepvaartroute terug op de site https://www.immaterieelerfgoed.nl/page/449/de-complete-inventaris-als-lijst

Wat is immaterieel erfgoed?
Immaterieel erfgoed omvat, volgens bovenstaande site, sociale gewoonten, voorstellingen, rituelen, tradities, uitdrukkingen, bijzondere kennis en/of vaardigheden die gemeenschappen en groepen erkennen als een vorm van cultureel erfgoed.

Als wezenlijk kenmerk wordt genoemd dat dit erfgoed wordt overgedragen van generatie op generatie en van persoon op persoon. Het behoort tot de basis van een gemeenschap. Immaterieel erfgoed is 'dynamisch, levend erfgoed'.

Beschermen wat waardevol is
UNESCO is de "beheerder" van dit initiatief en wil het immaterieel erfgoed beschermen ofwel safeguarden. Beschermen wil zeggen: een toekomst geven aan immaterieel erfgoed. Dat betekent ook: een vorm vinden die ook toekomstige generaties aanspreekt en de knelpunten wegneemt die de toekomst van immaterieel erfgoed in de weg staan.

Tradities en immaterieel erfgoed zijn altijd dynamisch en in ontwikkeling. Beschermen wil NIET zeggen bewaren zoals het vroeger was. UNESCO wil van immaterieel erfgoed geen museumstukken maken.

Gunstig klimaat is verantwoordelijkheid van de overheid.
Hoewel UNESCO de verantwoordelijkheid voor het levensvatbaar houden van immaterieel erfgoed bij de gemeenschappen zelf legt, stelt zij dat de overheid wel degelijk een taak heeft. Waar volgens UNESCO individuen of groepen die zelf de traditie praktiseren verantwoordelijk zijn en er dus geen sprake is van sturing is van bovenaf (het is niet de bedoeling dat de overheid bepaalt hoe onze traditie eruit moet zien) heeft de overheid zich wel verplicht om bij te dragen aan een gunstig klimaat waarin immaterieel erfgoed kan gedijen.

Foto's: Liesbeth de Jonge

Tips
Daarom een paar tips voor deze overheid, een paar knelpunten die even weggewerkt moeten worden omdat die de toekomst van dit immateriële erfgoed in de weg staan:

(opzettelijk) onmogelijke CCR eisen, (toekomstige) onmogelijke "vergroeningseisen", extreme hoeveelheid controles en exorbitant hoge boetes, verdwijnende ligplaatsen, oprukkende bewoning op (eventuele) laad- en losplaatsen, belemmeringen als spertijden en beperkingen bedieningstijden kunstwerken, achterstallig onderhoud vaarwegen en kunstwerken, blokkeren van pogingen de markt transparanter te maken etc. etc.

Net als UNESCO willen wij de spitsenvaart niet tot museumstuk maken, we willen de spitsen zien varen. Liefst met lading, liefst voor een redelijk tarief (overigens geldt dat natuurlijk ook voor alle andere typen binnenvaartschepen), misschien is dit een stapje op weg om de schellen van de ogen van de verantwoordelijken te laten vallen?

Lezers aan het woord

De rubriek “lezers aan het woord” geeft de lezers (en vooral de leden) van de ASV nieuwsbrief de kans hun ideeën te delen. Deze ideeën kunnen een aanzet zijn tot zinvolle discussies of de bestaande discussies verdiepen. Om iedereen zoveel mogelijk de ruimte te geven vrijuit te kunnen zeggen wat hij of zij denkt valt deze rubriek niet onder de verantwoordelijkheid van de redactie.

Kijk eens naar de ASV waar schippers voor schippers hard werken aan dit keer : het behoud van “onafhankelijkheid “, agora de verzamelplaats voor vervrachters en vervoerders.

Het gaat beter met de economie.
Aangewezen instanties zien al jaren een stijgende lijn in de winst die fabrikanten maken maar zien ook dat de lonen niet mee omhoog gaan (dat is wat ik begrijp uit de media).
Ook hoorde ik de premier zeggen: Europa is gered maar er is wel een signaal dat de mensen niet tevreden zijn.
Wat hebben wij daaraan?
En hoe gaat het met ons in de spotmarkt?
I & M minister Schultz van Haegen van de VVD was vooralsnog niet van plan een stap in onze richting te zetten voor wat betreft AGORA.
En wat doet BLN?
Ah ik herinner mij die naam weer Onafhankelijke Nederlandse Schippersbond.
Zucht.
Wij zijn als ondernemers vrij in onze keuze en dat respecteer ik want dat je een keuze kunt maken in deze wereld is een voorrecht.
Waarom wordt onze keuze niet gerespecteerd?
Wij hebben beter gereedschap nodig om in de toekomst de spotmarkt te bedienen.
Het gaat om een digitale manier om aan de reis te komen, een plaats waar je kunt zien wat er op de Nederlandse spotmarkt wordt aangeboden en wat de marktprijzen op dat moment zijn.
10 miljoen om AGORA op te starten is min of meer toegezegd. Theologitis zei dat het wat hem betreft geen probleem zou zijn 10 miljoen vanuit Europa voor zo’n project te krijgen.

NB. Dat de spotmarkt onoverzichtelijk is kwam ook duidelijk naar voren uit het onderzoek dat op de binnenvaart is uitgevoerd door het Nijenrode instituut in opdracht van de Binnenvaart Ambassadeur.

Het wordt er in ieder geval niet leuker op in de vrije markt. Ga ik, en met mij vele anderen, het wel volhouden om zo te blijven varen?

Willem Stam.

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
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.