ASV Nieuwsbrief

Oktober 2015

Het ware verhaal
ASV - ESO
70 Jaar ASV
Politie te water
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

GESPOT

Foto's:
Dennis van Wingerden

INHOUD

4	Voorwoord
5	Het ware verhaal
8	ASV - ESO
10	Flitslampjes
12	Speciale beroepskwalificaties
14	Schippers zijn geen varkensboeren
14	Groen varen met een spits
15	Sluis Doesburg
16	Landelijke Eenheid Politiediensten
19	Politie te water
20	Melding Rijkswaterstaat
22	IJmuiden
23	Rijksbinnenhaven IJmuiden
26	Kamervragen IJmuiden
28	Kamervragen Positie zeilende zeegaande en binnenvaartpassagiersschepen en motorpassagiersschepen binnen de Woningwet, Omgevingswet en de Erfgoedwet
30	Terneuzen
32	Oberwesel - St. Goar
34	70 Jaar ASV
40	Polls
41	Aanmeldingsformulier leden
42	Aanmeldingsformulier donateurs

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

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

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

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

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Foto voorpagina: Familie Veuger
Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters

40 JAAR ESO

> Geef mij dan maar de mensen uit 1975,
> die met stickers te verkopen en een eerlijk verhaal
> de mensen wisten te mobiliseren

Opgericht in het legendarische jaar 1975. Het jaar, waarin de bonden te weinig ondernamen voor het behoud van de Evenredige Vrachtverdeling (de beurs). Er ontstond een actiecomité, “Behoud E.V.” genoemd, die de strijdbijl oppakte. Deze groep mensen streed met overtuiging voor een goede zaak. Financiële middelen waren er niet, of het moeten de inkomsten zijn geweest uit de verkoop van de ons bekende gele stickers Behoud EV. De binnenvaart was er alles aan gelegen om de EV te behouden. Op 25 augustus 1975 legde de binnenvaart voor 3 dagen alle rivieren en kanalen voor de scheepvaart (incl. de zeevaart) dicht. Zoals gezegd, de actie werd zonder financiële middelen opgezet. De boodschap was duidelijk : Strijd voor je eigen inkomenspositie. Een eerlijkere boodschap kun je niet krijgen.

De boeren zijn decennia terug gedwongen opgezadeld met hun Landbouwschap, bij velen tegen hun zin en wat heeft het ze gebracht? Zie nu de vele boeren, die al of niet gedwongen hun bedrijven sluiten. Er zijn vele voorbeelden. Ik wil er 2 noemen.

De afschaffing van de melkquota.
Gevolg: de opgekochte melkquota is niets meer waard en de melkprijs voor de boer is gekelderd. Voor de consument maakt het geen verschil.

Een ander voorbeeld: een fruitteler, die vorig jaar € 100.000 verlies draaide. De Russen hoefden om politieke redenen ons fruit niet meer en dat alles ondanks een overkoepelende organisatie als het Landbouwschap.

40 jaar ESO. 40 jaar onmacht en onwil met als gevolg, geen vertrouwen meer bij de mensen waarvoor de ESO is opgericht. De EV en de toerbeurten zijn zonder noemenswaardige reactie van de ESO verdwenen. En wat nu te denken van een platform met EBU, nota bene de club die er alles aan gelegen is om het door strijd van de schippers bereikte resultaat in België, om niet beneden de kostprijs te varen, aan te vechten. Als ESO niet durft of wil opkomen voor de inkomenspositie van de particuliere binnenvaart zal men ook het vertrouwen niet krijgen. Zonder dit vertrouwen zullen ook de financiële middelen uitblijven en dat zullen ze moeten durven erkennen.

Via een omweg worden we nu geconfronteerd met een Binnenvaartschap, waar we met ons allen, ook de collega’s die gestopt zijn om wat voor reden dan ook, aan mee hebben betaald. Zij het dat we het in het verleden betaald hebben voor een geheel andere doelstelling.

€ 600.000 per jaar over een periode van 10 jaar voor het Binnenvaartschap. Hoeveel heeft het Landbouwschap te besteden? Maakt het wat uit? Ik denk het niet. Zolang er niet gewerkt word aan een verbetering van de inkomenspositie zal er weinig vertrouwen zijn in het handelen van de ESO en dit zal niet veranderen door een zak geld.

Geef mij dan maar de mensen uit 1975, die met stickers te verkopen en een eerlijk verhaal de mensen wisten te mobiliseren om op te komen voor de positie van de totale particuliere binnenvaart.

Joop

HET WARE VERHAAL

Inleiding middagdeel najaarsvergadering ASV: “Het ware verhaal”.

Beste mensen.

Hartelijk welkom op deze openbare ASV vergadering. Een vergadering waar we graag als bestuur, denktankleden, ASV leden en donateurs met elkaar en andere geïnteresseerden van gedachten wisselen. Maar we willen ook van de gelegenheid gebruik maken u op de hoogte te stellen van een aantal zaken.

Zo is de ESO is zich aan het herbezinnen. Er komt een andere structuur en nieuwe statuten. Daar is men nu al een tijd over bezig. Maar wat weten de schippers eigenlijk over deze Schippersorganisatie? En wat heeft deze organisatie de afgelopen 5 jaar effectief bereikt? Wat zouden de schippers uit wiens naam men spreekt eigenlijk willen?

En mag de ESO dan nog wel ESO heten? Is het nog wel een schippersorganisatie? En moet de ASV van binnenuit de ESO proberen toch nog die schippersstem te laten horen of is dat verloren energie en kunnen we die beter op een andere wijze inzetten? En hoe zou dat dan moeten gebeuren? Al die vragen stelden wij onszelf en hebben we geprobeerd met elkaar te beantwoorden.

Want Europa wordt steeds belangrijker in ons bestaan. Maar ook Europa heeft dezelfde slimme strategie als we in Nederland zien: alle partijen met tegengestelde belangen moeten het eens zijn anders doet Europa niets. Is dit slim? Wel als je nergens verantwoordelijkheid voor wilt nemen dan “laat je de markt zijn werk doen”. Dan zeg je dat ESO op één lijn moet zitten met de EBU. De ASV denkt dat als er op die manier al ooit eenheid zal komen dat eenheid in matheid zal zijn, zoals Ger Veuger het noemt en Europa dan nooit bang hoeft te zijn dat de positie van de particuliere schipper sterker wordt. Maar u kunt daar anders over denken natuurlijk. We horen uw argumenten graag als dit onderwerp aan de orde komt.

En zo zie je dat er al jarenlang een stoelendans plaatsvindt rond het Reservefonds van 32 miljoen. ESO en EBU konden het over niet één punt eens worden wat de besteding van de gelden betrof, behalve….om 6 miljoen Euro binnenvaartgelden in een door henzelf op te richten en te beheren fonds te stoppen. En daarom moet de binnenvaarvloot vergroenen. Dus als wij het goed begrijpen krijgen ESO en EBU zelf 6 miljoen door een ander (de schipper) te laten presteren. Sommigen zouden het slim noemen, iemand uit Brussel noemde het “passieve corruptie”. Maar wat vinden wij ervan, wat vindt u daarvan? En wat zouden we daar dan eventueel aan willen doen? En wat betekent dat voor een eventueel lidmaatschap van de ESO voor de de ASV? Willen wij dan überhaupt wel deel uitmaken van een dergelijk organisatie?

En hoe komt het toch dat die organisaties zo weinig structureel voor elkaar krijgen terwijl we zien dat als de boeren de straat op gaan, los van welke organisatie dan ook, Europa meteen begrip heeft en in de buidel tast, hoe marginaal ook? En is het zo dat het verstandig zou zijn van de ASV om weer deel uit te willen maken van de ESO of juist niet? We hebben het er vanochtend over gehad met de leden, we zullen u vanmiddag op de hoogte brengen en de kans geven uw vragen te stellen en mening te uiten hierover.

Want hoe behartigen we de belangen van de particuliere schipper in de binnenvaart het beste? Dat is waar het de ASV om gaat.

Is het dan zo dat we alleen maar iets bereiken als we met alle spelers in de hele sector met alle tegenstrijdige belangen van dien met één voorstel komen? Is dat werkelijk waar?

Ik denk van niet, maar wat denkt u?

En dan als een duveltje uit een doosje komt de heer Kris Peters, vice premier van België op nota bene een ESO jubileumviering precies dat zeggen wat de ESO zou moeten zeggen. In de Binnenvaartkrant lees ik dat hij zegt;

‘Zelfstandige ondernemers hebben, evengoed als consumenten, recht op bescherming tegenover grote klanten of leveranciers. Door een situatie van onevenwicht staan ze niet op voet van gelijkheid. Ik zal werk maken van die bescherming.’ Dat zei Kris Peeters maandag 28 september tijdens de viering van het 40-jarig bestaan van de Europese Schippers Organisatie.
En vervolgens, ik citeer uit de Binnenvaartkrant:

De Belgische vicepremier en minister van Werk, Economie en Consumenten noemde de landbouw (‘die onder de kostprijs moeten verkopen’) en horecaondernemers (‘die met handen en voeten gebonden zijn aan brouwerijcontracten’). Ook in de binnenvaart is die ongelijkheid volgens hem aan de orde: van de individuele zelfstandige schipper tegenover de machtige verlader, die niet zelden een multinational is.

Peeters wil niet op voorhand alles van bovenaf opleggen. Binnen economische sectoren krijgen partijen eerst de kans onderling tot afspraken in bijvoorbeeld gedragscodes te komen. ‘Om zelf orde op zaken te stellen. Kunnen of doen zij dat niet, dan zal ik wel een regelgevend kader opleggen dat tot meer evenwicht moet leiden.’

Tot zover het citaat. Dat is wel even iets anders dan constant te horen krijgen “de sector moet het zelf doen”. Je ziet hier dat politici best hun eigen verantwoordelijkheid kunnen nemen, als ze maar willen. Maar België heeft niet bepaald een medestander hierin in de Nederlandse minister, dat weten we ook allemaal.

Maar bij dat alles vraag ik me toch af: waar blijft de ESO nu? Welke voorstellen heeft zij die dit onevenwicht tegengaan? Aan welke gedragscodes denkt zij? En waarom horen wij daar niets over? En hoe verhoudt zich dat alles met de steeds nauwere samenwerking met de EBU en hoe verhoudt zich dat met het feit dat binnen een van de leden van de ESO bevrachters vertegenwoordigd zijn?

Het is aan beleidsmakers om de verantwoordelijkheid te nemen genoeg informatie te verzamelen en van daaruit de juiste keuzes te maken. Maar het zijn wel hun eigen keuzes waar ze zelf verantwoording voor moeten durven en willen dragen.

Zij bepalen of ze de grote lobbyisten geloven die rapporten hebben waaruit zou blijken dat een vrachtwagen milieuvriendelijker is dan een binnenvaartschip. Of niet natuurlijk. Je mag als bestuurder ook best je eigen verantwoordelijkheid nemen in plaats van tegen alle partijen te roepen dat ze dan ook maar meer moeten lobbyen. Màg die verantwoordelijkheid nemen? Nee, MOET! Want zij hebben het vertrouwen van de burgers gekregen om gewogen beslissingen te nemen voor ons aller belang. En dat vertrouwen mag niet beschaamd worden met het argument “maar hun lobby was sterker dan die van jullie”.

Want alles begint al bij het **willen** weten, en dus informatie willen verzamelen. Aan ons de taak om ervoor te zorgen dat beleidsmakers en schippers het ook KUNNEN weten.

Maar zoveel begrip als de Belgische beleidsmakers keer op keer ten toon spreiden richting de positie van de particuliere schipper in de binnenvaart, zo weinig compassie voel ik bij onze eigen Nederlandse Minister Schultz en haar ambtenaren tegenover de situatie in de binnenvaart.

Want als je dan ziet dat er bij de binnenvaartsector juist de overleggen geschrapt zijn waar we eens met verschillende partijen van gedachten kunnen wisselen dan zie je dat het Ministerie IenM in ieder geval niet op die informatie zit te wachten. Keer

op keer nodigt de ASV de vertegenwoordigers van het ministerie uit, om op onze vergaderingen te komen of bijvoorbeeld bij het symposium over de marktwerking in de binnenvaart aanwezig te zijn. Vindt men het niet nodig om de informatie aan de bron, bij de schippers, op te doen, of zijn er andere redenen van hun opvallende afwezigheid? We horen het graag.

Dat gebrek aan sectorbreed overleg leidt tot een hoop onvrede en werk achteraf. Zo worden er opeens 10 maal hogere boetes geheven zonder dat dit met de diverse partijen is overlegd, over het ligplaatsenbeleid kun je niet in groter verband spreken, er is geen overkoepelend beleid voor de binnenvaart. Datzelfde geldt bijvoorbeeld voor spitssluitingen en dergelijke dus moet je klachten en zienswijze indienen, bij hoorzittingen op komen draven "even langs komen voor een gesprekje" bij de diverse instanties, de diverse politieke partijen op de hoogte stellen, meedenken met Kamervragen over die onderwerpen etc. we doen het allemaal natuurlijk, maar dat is allemaal helemaal niet nodig. Als de Minister even via haar ambtenaren haar voelhorens uit had willen steken had ze volgens de ASV kunnen weten op welk weerstand bijvoorbeeld de huisvuilabonnementen zouden stuiten. Ook de veranderende rol van politie en Rijkswaterstaat is nergens aan de orde gesteld en zo kunnen we nog even doorgaan.

Ondertussen zijn er tal van overleggen waarbij onze aanwezigheid en/of zienswijze wordt gevraagd op vele deelgebieden en zijn er organisaties zoals de ESO die zojuist haar 40 jarig bestaan heeft gevierd, waarbij wij ons eventueel zouden moeten aansluiten. Of niet?

Bij al deze zaken moeten wij als organisatie constant afwegen: hoe behartigen wij de belangen van onze leden en van de schippers in de particuliere sector het best? Juist wel aansluiten om mee te kunnen praten, of juist niet omdat we niet monddood gemaakt willen worden? Gaan we bilateraaltjes aan met mensen op invloedrijke posities of spelen we de dingen open en bloot en houden we ons handelen transparant? Waar is de schipper het meest bij gebaat?

En daarnaast spelen dan natuurlijk nog alle politieke spelletjes en oneigenlijke motieven een rol. Want **wat is waar**? Het klinkt natuurlijk allemaal zo mooi als er ferm geroepen wordt dat wij voor onze eigen veiligheid zwemvesten aanmoeten. Maar als er tegelijkertijd midden op het hoofdvaarwater een groep jongeren met hun bootjes dobberen, zegt de politie die een bekeuring uitschrijft voor de schipper dat dat niet erg is want dat doen ze "voor hun plezier". En hoe geloofwaardig zijn handhavers als ze zelf de wetten en regels aan hun laars lappen? Met schepen zonder geldig certificaat rondvaren, veel te hard varen en marifoonoproepen niet beantwoorden? Daarover zullen we in deze vergadering dieper in gaan.

Wat is waar?
Schepen moeten CCR 2 motoren plaatsen vanwege het milieu maar we weten inmiddels dat dit geen of nauwelijks milieuvoordeel oplevert. Toch wordt er doorgegaan op de ingeslagen weg. Ondertussen zie ik op een reportage dat een jacht in Zuid Frankrijk zo'n 1.000 tot zelfs 2.000 liter per dag erdoor heen draait. Daarvoor gaan wij met honderden tonnen aan goederen helemaal naar Zuid-Frankrijk. Het zijn de keuzes die men maakt, mensen. Doe je iets echt, of alleen maar voor de bühne?En dan hebben we het nog niet eens over de fraude met milieucijfers waar wij al lang voor waarschuwen als men ons zegt dat de vrachtwagen inmiddels schoner zou zijn dan het binnenvaartschip. Volkswagen is ongetwijfeld niet de enige speler die zich daaraan bezondigt.

Wat is waar?
Zo roept de VNF hard dat het milieu zo belangrijk is en dat schepen groener moeten worden. Maar ondertussen worden de vaarwegen niet onderhouden, sterker er gaat nog eens 70% gekort worden op het onderhoud aan de kleine kanalen. En zo laten schepen tientallen tonnen achter omdat er geen doorkomen meer aan is op de kanalen en gaan ze op sommige plekken nog maar 1 kilometer per uur. Maar de motor draait door. Enig idee hoe milieuvriendelijk dat is? Daar helpt geen euro 6 norm aan.

Wat is waar?
Ook Nederland kan er wat van. Minister Schultz blijft maar zeggen dat die paar zaken uit het moratorium de schepen respijt geven tot 2020, terwijl we natuurlijk alle-

maal weten dat dat niet zo is en er aan de lopende band schepen gesloopt worden of als woonschip uit de beroepsvaart genomen worden, zoals wij voorspeld hadden. Maar Nederland houdt geen gegevens bij dus hoeft ook geen verantwoording af te leggen. Ook daarbij is er een gebrek aan transparantie.

En helaas kan men de hele vloot oudere en in het bijzonder kleinere schepen niet ontzien wat betreft de CCR regelgeving. Hoeveel moties er ook zijn aangenomen. Nee, Duitsland houdt het tegen, zegt het ministerie. Duitsland die nog maar liefst 85 schepen heeft onder de 1.000 ton. Duitsland die de eigen vloot heeft zien dalen en waarbij inmiddels nog 588 binnenvaartbedrijven actief zijn. 588! Dat is als ik het goed heb, nog geen 10% van de Nederlandse vloot. Duitsland die net als andere ons omringende landen heel anders omgaat met het uitvoeren van die CCR regelgeving, maar dat weet de minister ook al lang. Maar ook hierbij is er weer geen transparantie. Want als de ASV dit bij bijeenkomsten aankaart zegt het Ministerie IenM keihard dat men ervan uitgaat dat andere landen zich aan dezelfde regelgeving houden. Maar is dat waar? Wij weten beter en ongetwijfeld het ministerie ook. De vraag komt elke keer bij mij op: WAAROM laat Nederland dit allemaal gebeuren? Hoe past dit in het Nederlands beleid? En die WAAROM-vraag blijft de ASV stellen. Ten behoeve van onze leden, ten behoeve van de Nederlandse binnenvaart.

In ieder geval weten wij dat de ASV bij de feestelijkheden rondom het 200-jarig bestaan van de CCR expliciet NIET uitgenodigd was. Ook niet nadat wij dat opgemerkt hadden bij een overleg waar dit nota bene genoemd werd op het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Kennelijk wordt transparantie niet altijd op prijs gesteld! Wij daarentegen zijn niet kinderachtig en nodigden voor het symposium alle betrokkenen van het ministerie IenM uit en dat zullen we blijven doen. Want wij willen wel graag de discussie aan en hebben daar heel wat kroketten voor over.

En wij zullen die WAAROM vraag blijven stellen en we zullen met tegenvoorstellen blijven komen.

En daarom is het van groot belang dat nog meer schippers het nut van de ASV onderkennen en lid worden. We zijn er trots op dat we als organisatie tegen de stroom in blijven groeien. Dat betekent dat schippers hoop blijven houden dat er wel iets kan veranderen. We willen dat de ASV groeit omdat al de inzet van die actieve leden steun kan gebruiken van de schippers wiens stem wij vaak laten horen. Zodat we met elkaar in discussie blijven, ervaringen en meningen uitwisselen en eventueel afspraken maken. Want ook dat hoort erbij, we doen het met elkaar: het adagio is niet voor niet Schippers voor Schippers. Daar mag u ons aan houden, daar houden wij u ook aan!

Goede vergadering.

ASV - ESO

Aan het bestuur van BLN betreffende eventuele toetreding ASV bij de ESO

Aan het bestuur van BLN,

Betreft: Reactie denktankoverleg op eventueel lidmaatschap van de ESO door de ASV

Rotterdam 24 augustus 2015

Geacht bestuur,

Volgens afspraak stuur ik het bestuur van BLN de reactie van de denktank van de ASV op de ontwikkelingen betreffende het al dan niet toetreden van de ASV in de ESO.
Zoals u weet hebben tijdens de voorjaarsvergadering van de ASV de leden uitgesproken dat het bestuur en denktank een eventueel lidmaatschap van de ESO mag onderzoeken. Daaropvolgend heeft het bestuur van de ASV aangevuld met enige denktankleden gesprekken gevoerd om zich te oriënteren op de voors en tegens van een eventuele hernieuwd lidmaatschap van de ESO.

Tijdens die gesprekken is onderzocht wat we in de toekomst kunnen verwachten van de rol van de ESO vanuit de informatie die we hebben gekregen bij de betreffende gesprekspartners.
Basisvraag was: is het zinvol om als ASV ons in te zetten en aan te sluiten bij de ESO.

Onderliggende vragen waren:

- Hoe gaat de ESO eruit zien?
- Wat is de invloed die de ASV uit kan oefenen op de besluitvorming?
- Wat levert het de schippers op?
- Wegen de voordelen op tegen de nadelen?

Dat hebben we bekeken door het volgende vast te stellen:

- Wat zijn de redenen voor ASV om zich aan te sluiten bij de ESO?
- Wat zijn de negatieve consequenties van het aansluiten bij de ESO
- Zien wij genoeg mogelijkheden tot samenwerking om de volgende stap te kunnen zetten; het aanvragen van lidmaatschap van de ESO

De ASV heeft dat onder andere gedaan door het vragen naar de doelstelling van de ESO. Omdat de nieuwe statuten er nog niet liggen heeft de ASV gevraagd hoe BLN de doelstellingen ziet waar de ESO aan zou moeten voldoen. Dat bleek volgens de heer Kortenhorst vooral over grote lijnen te gaan.
Omdat met dat antwoord de toekomstvisie niet duidelijk genoeg was voor de ASV heeft de ASV een aantal uitgangspunten neergelegd die wij toch wel verwachten van de ESO. Daar is een reactie op gekomen van BLN.
Die reactie heeft het bestuur binnen de denktank besproken.

Positief:
Het bestuur en de denktank was positief over de kansen die de nieuwe werkwijze biedt voor een goede inbreng in de ESO

Negatief:
Maar het bestuur en de denktank is negatief over de richting die de ESO blijkt op te gaan waarin het geen specifieke schippersorganisatie meer zal zijn en dus ook de specifieke belangen van de schippers niet het uitgangspunt zullen zijn, als de ESO gaat functioneren volgens datgene wat we
vanuit de gesprekken met BLN hebben begrepen. Op basis van stemmen zal de ASV weinig kunnen bereiken. Dat is geleerd uit eerdere ervaringen. Een mogelijke goede samenwerking waarbij we hetzelfde doel nastreven zou kansen bieden maar vanuit de contacten met BLN kunnen we ons daar geen illusies over maken. Niet alleen is er gezien de (interne) reactie van de heer Schultz zichtbaar geworden dat er weinig kans is op een goede samenwerking, de reactie vanuit BLN op de aangedragen doelstellingen voor de ESO vanuit de ASV maken duidelijk dat er ook weinig kans is op het willen bereiken van hetzelfde doel.

Belangrijkste punten daarbij zijn:
- De ASV is een schippersorganisatie en vindt dat de ESO specifiek voor de belangen van de particuliere schipper in de binnenvaart op moet komen. BLN heeft meerdere (tegenstrijdige) belangen te verdedigen en zal dat ook binnen de ESO doen.
- BLN vindt het vragen om een verbod om beneden kostprijs te vervoeren “niet meer van deze tijd”. Nog los van het feit dat dit een

uitspraak is die weerlegd kan worden (in andere sectoren) vindt de ASV dat het er niet toe doet of iets op dit moment gangbaar is. Je streeft vaak naar iets wat anders (een verbetering) is dan nu gebruikelijk. Op voorhand ergens niet naar streven “omdat dat toch niet lukt” is een houding waar de ASV grote problemen mee heeft.

- Zelfs als lijkt dat ASV en BLN hetzelfde nastreven blijkt dat niet zo te zijn (in de visie van de ASV) . De ASV verstaat iets anders onder markttransparantie dan BLN bijvoorbeeld: bij navraag blijkt het dan niet zo te zijn dat BLN onder markttransparantie verstaat ‘het kenbaar maken van de betaalde vrachtprijzen’. Bij de ASV is dat juist de essentie. Er blijft wel heel weinig over waar we echt samen voor gaan.

Om kort te gaan: wij zijn teleurgesteld in de reactie van BLN. Vooral als rekening gehouden wordt met het feit dat de antwoorden van BLN positiever lijken dan ze (volgens de ASV) zijn. Zoals hiervoor bijvoorbeeld via het begrip “markttransparantie” is geïllustreerd.

Conclusie:
Op basis van de gesprekken, wordt door het bestuur en de denktank de conclusie getrokken dat er voor de ASV, en daarmee voor de schippers, vooralsnog te weinig ‘te halen’ valt met een lidmaatschap van de ESO, afgewogen tegen de benodigde mankracht en middelen die een lidmaatschap kost.

Ik hoop BLN voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben. Een reactie is natuurlijk altijd welkom.

Vervolg:
Op de eerstvolgende ASV najaarsvergadering zal dit onderwerp aan de leden voorgelegd worden. Daar zullen we inzicht geven aan alle aanwezigen in de stappen die we gezet hebben en de conclusies die bestuur en denktank daaruit getrokken hebben.
Het zal plaats vinden tijdens het openbare gedeelte zodat ook BLN daarbij aanwezig kan zijn.
Natuurlijk is er dan ook ruimte voor discussie.

Nogmaals, ik hoop u hiermee voorlopig voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Met vriendelijke groet. Namens het bestuur en de denktank

Hoogachtend,
Sunniva Fluitsma

FLITSLAMPJES

HERHAALDE OPROEP

Meldt alle incidenten die te maken hebben met AIS

Over 1 jaar wordt de AIS-verplichting geevalueerd en de documentatie is hierbij belangrijke input voor de Nederlandse delegatie (CCR).

De deelnemers (waaronder de ASV) worden gevraagd om n.a.v. de AIS verplichting de ervaringen te documenteren (bijvoorbeeld wanneer een AIS defect raakt, wat de gevolgen daarvan zijn etc.).

U kunt uw meldingen doen op:
info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Bij voorbaat dank.
Het bestuur en de denktank van de ASV

WINDOWS 10

ASV en BTB waarschuwen schippers voor updates Windows 10

Het nieuwe operating system Windows 10 gaat anders om met automatische updates. Je schijnt deze niet te kunnen uitschakelen. Zowel de ASV als het BTB waarschuwen schippers voor deze automatische updates. 'Je bent zo door je databundel heen', aldus de ASV.

Schippers hebben bij Bureau Telematica Binnenvaart aangegeven bezorgd te zijn over deze automatische updates, die als ze op het verkeerde moment (in Duitsland bijvoorbeeld) plaatsvinden, zorgen voor hoge telecom-rekeningen. BTB heeft aangegeven aan deze schippers dat dit in BICS te voorkomen is door handmatig de verbindingskwaliteit omlaag te brengen waardoor het systeem geen updates downloadt. Andersom moet ook weer handmatig die verbinding op 'goed' gezet worden als er wel de gelegenheid voor is. Lees voor instructies meer op de website van BTB.

Het BTB voegt daar aan toe: 'Je kunt de instelling veilig wijzigen, zodra het dataverkeer weer afgewikkeld wordt binnen de landsgrenzen van je mobiele provider of als je gebruik kunt maken van een Wifinetwerk. In Lobith, IJzendoorn en Haaften kun je voor een 'habbekrats' gebruik maken van Binnenvaartnet-WiFi, om maar eens wat te noemen. In deze overnachtingshavens en op andere Binnenvaartnetlocaties kun je alle benodigde updates binnenhalen via een stabiele Wifi verbinding.'

Bron: Binnenvaartkrant 14 augustus 2015

VOORMELDEN

Voormelden per email verplicht?

Een bevrachter heeft een schipper verteld dat in de wet staat dat het voormelden per email gedaan moet worden.

Wij vragen ons af waar deze bevrachter dat zo heeft opgevat. De 'Nederlandse Wet 2011' spreekt namelijk in artikel 3 lid 4a alleen maar over 'bericht' geven.

Er zijn wel bevrachters, coöperaties en ontvangers die het voormelden via email verlangen, maar dat zou dan in principe op voorhand via het charter of anders kenbaar moeten worden gemaakt.

Uiteraard kan de schipper het voormelden ook uit eigen beweging per email. Het voordeel daarvan is dat er dan altijd een bewijs is op 'schrift'. Omdat het bij email ook wel eens fout gaat is het aan te raden een lees- of ontvangstbevestiging te vragen. Heeft u (tijdelijk) geen internetverbinding. Dan wordt door een aantal collega-schippers de bevrachter gevraagd het schip voor te melden.

Hierbij is het raadzaam om een cc te vragen zodat de melding geverifieerd kan worden op het moment dat u weer een internetverbinding hebt.

ONTWERP TRACÉBESLUIT

Bestuurlijke reactie op het Ontwerp Tracébesluit (OTB)

De bestuurlijke reactie op het Ontwerp Tracébesluit (OTB) Nieuwe Sluis Terneuzen die de Provincie stuurde aan de minister staat op de ASV website,
http://tinyurl.com/qetwb5s

In de loop van de vakantie is het document toegevoegd aan de agenda voor de komende Commissievergadering (waarbij overigens ook onze zienswijze als ingekomen stukken geagendeerd staat). In de brief van de Provincie worden wel wat zaken aangestipt maar heel stellig is het allemaal niet. Wel staat in de geleidebrief nog te lezen dat gedeputeerde De Reu in de stuurgroep de opmerkingen m.b.t. de wachtplaatsen aan de orde heeft gesteld.

Positief is volgens de ASV, dat Provinciale Staten bij de Minister aandacht vraagt voor het ligplaatsenbeleid. Het kan een ondersteuning zijn van de acties die wij al hebben ondernomen over het landelijk ligplaatsenbeleid.

De ASV zal de informatie doorsturen naar de regiocoördinator KSV/BLN.

BETER BENUTTEN

Tussenrapportage Beter Benutten Zuid Willemsvaart – Wilhelminakanaal

In 2010 zijn de sluizen 4,5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart geschikt gemaakt voor klasse IV-schepen. Het Maximakanaal, dat de omleiding vormt voor de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, is eind 2014 opgeleverd en op 5 maart 2015 feestelijk geopend door Koningin Maxima. De omleiding is geschikt voor klasse IV-schepen.

Dit alles maakt onderdeel uit van een project van het ministerie van Infrastructuur en Milieu genaamd 'Beter Benutten'. Dit project loopt al enige jaren en in juli 2015 is door de betrokken partijen een tussentijdse rapportage gedaan van de voortgang. Het volledige rapport is te vinden op de website van de ASV onder het kopje 'Ministerie'.

SPECIAL BEROEPSKWALIFICATIES

Deel 1

Wat doet u voor werk? Het is een veel gestelde vraag in de wereld. Als iemand dan in de Europese binnenvaart werkzaam is zal daar echter een variëteit aan antwoorden op komen; schipper, 1e kaptein, 2e kaptein, stuurman (met of zonder vaarbewijs, volmatroos, matroos, lichtmatroos, deksman enz. En dat is alleen al in Nederland. In het grote Europa is er een woud aan kwalificaties, bekwaamheidseisen en opleidingen. Elk land (alsmede de Europese Commissie en de diverse riviercommissies) heeft het op hun eigen wijze ingevuld.

De Europese Commissie heeft de wens om op het gebied van beroepskwalificaties één Europese binnenvaartmarkt te realiseren. Dat is op geen enkel onderwerp een makkelijke klus en dat blijkt ook wel uit de studie die Panteia heeft uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie (DG MOVE). Het rapport samen met de probleemanalyse telt 340 pagina's, in het engels (1).

1) Beide zijn te vinden op de website van de ASV.

De ASV vindt het van belang dat de binnenvaart op de hoogte wordt gebracht van de inhoud van deze studie. Aangezien het een dik rapport is met een diversiteit aan onderwerpen behorende bij beroepskwalificaties, zal deze special worden opgesplitst in drie delen. In dit eerste deel zal worden ingegaan op de Kennis van Specifieke Situaties (afgekort KSS, ook wel streckenkentnisse genoemd).

Kennis van Specifieke Situaties.

Vaarwegen met KSS.

Als je in Europa in het bezit bent van een (groot) rijbewijs mag je overal met een vrachtwagen de weg op in Europa, ongeacht wat voor weg en in welk land. De meeste lezers van de ASV nieuwsbrief weten dat dit bij het groot vaarbewijs niet zo is. Er zijn een aantal vaarwegen (of gedeelten van vaarwegen) waar alleen het vaarbewijs niet volstaat. De Rijn en de Donau zijn daarvan het bekendst, maar er zijn er meer. In totaal gaat het om meer dan 3000 kilometer vaarweg in Europa. Zie voor een overzicht bijgevoegde tabel.

De reden dat KSS is ingevoerd op bepaalde vaarwegen is de verkeersveiligheid. Specifieke kenmerken van de vaarweg zoals sterke stroming, scherpe smalle bochten, getijden, etc. zullen ongetwijfeld destijds (lang geleden) meegewogen zijn in het besluit om KSS in te voeren. Tevens kunnen het ontbreken van vaarwegmarkeringen en/of lokale verkeersregelingen redenen zijn geweest. Op Europees niveau zijn daar in ieder geval geen afspraken, richtlijnen of standaarden voor.

Veel schippers vragen zich dan ook af waarom ze voor bijv. de Rijn (over het algemeen een brede rivier) een bewijs van kennis riviergedeelte moeten behalen, terwijl bijv. de Geldersche IJssel als een veel lastiger rivier wordt ervaren.

In het rapport wordt door Panteia aangeraden dat voor de vaarwegen waar KSS van toepassing is een risicoanalyse wordt uitgevoerd om te bepalen of er wel een noodzaak is voor KSS. Op basis van de specifieke kenmerken van een vaarweg kan uitgewerkt worden of er een grotere kans is op ongevallen en wat de gevolgen zijn van een ongeval.

De schipper en KSS.

Mocht het voor bepaalde vaarwegen (of een gedeelte daarvan) toch noodzakelijk blijken dat de schipper een patent moet hebben dat bewijst dat de schipper voldoende kennis heeft van de specifieke situatie, dient dit getoetst te worden en moet de schipper voorleggen dat er ervaring is op desbetreffende vaarweg. Ook hier hebben landen en riviercommissies de vrijheid dit naar eigen inzicht in te vullen. Met betrekking tot de benodigde ervaring wordt in de meeste landen vereist dat er 16 reizen zijn gedaan op de betreffende vaarweg of gedeelte. Er zijn echter wel een aantal grote verschillen. Zowel binnen landen op verschillende vaarwegen, als tussen landen voor dezelfde vaarweg. Voor de toetsing geldt in principe hetzelfde. Landen mogen zelf de inhoud van de examens samenstellen. Tevens worden examens alleen afgenomen in het land waar de vaarweg of in de landen die lid zijn van de riviercommissie.

Al deze zaken vormen drempels voor schippers om het standaard vaarbewijs aan te vullen met KSS. Men moet immers eerst de reizen maken, soms examen doen in een vreemde taal (niet de moedertaal) en kosten maken.

In het rapport worden door Panteia een aantal mogelijke maatregelen genoemd om de drempels te verlagen:

- **Zo zou er een standaard kunnen worden ontwikkeld waarin eisen worden gesteld aan de inhoud van examens voor KSS.**
- **Door goede informatie uitwisseling tussen landen kan de mogelijkheid worden gecreëerd voor het organiseren van examens in andere landen.**
- **Het gebruik van simulatoren bij toetsing en voor het opdoen van ervaring op de diverse vaarwegen in verschillende situaties.**

De eerste twee maatregelen kunnen gezamenlijk de kosten voor de schipper verlagen en grotendeels de taaldrempel wegnemen. Alhoewel er nog maar weinig simulatoren zijn die gericht zijn op de binnenvaart, kunnen simulatoren in de toekomst een gedeelte van de benodigde ervaring vervangen worden en/of sneller worden opgedaan. Bijkomend voordeel van een simulator is dat er verschillende situaties en scenario's kunnen worden voorgelegd.

Vervoerskosten en KSS.

In de studie heeft Panteia ook gekeken naar het effect op de binnenvaart van KSS. Er is in het rapport onder andere opgenomen hoeveel procent van de schippers per land in het bezit zijn van een patent voor de verschillende vaarwegen. Opvallend (maar wel logisch) is dat de percentages van schippers die niet uit landen komen waar de vaarweg ligt zeer laag zijn (5 of 10%). Vanzelfsprekend scoren de landen aan de Donau 100% voor het patent op de Donau, omdat die automatisch wordt afgegeven bij het behalen van het vaarbewijs in die landen. Veel schippers, met name buitenlandse, zullen derhalve een loods moeten inhuren.

Het inhuren van een loods zorgt voor extra kosten voor de vervoerder. Er is ingeschat dat de Europese binnenvaart op jaarbasis € 8.256.456,- spendeert aan loodsen. De Donau (€ 2.613.661), de Rijn (€ 2.990.652,-) en de Seine (€ 2.058.778,-) hebben een gezamenlijk aandeel van 93% in het totaal. De rest is verdeeld over de Elbe, Rhône en Oder. Er zijn er steeds minder loodsen, wat eveneens kan leiden tot extra kosten omdat schepen moeten wachten tot er een loods beschikbaar is.

KSS heeft ook, zij het klein, consequenties voor de totale vervoerskosten. In het rapport zijn de extra kosten per regio uitgerekend, zowel in euro's als in procenten. Ook al is KSS in de meeste regio's niet vereist heeft KSS wel uitwerking op vervoer van de ene regio naar de andere als daarvoor een vaarweg benut moet worden waar KSS wel vereist is. Voor Nederland en België bijvoorbeeld zijn die extra kosten respectievelijk € 697.000,- en € 272.000,-.

Afsluitend over KSS.

Aangaande KSS bevat het rapport veel informatie en data wat benut kan worden door de Europese Commissies, landen, riviercommissies, brancheorganisaties en vooral schippers om kritisch te kijken naar de huidige (ongewenste?) situatie. Onder schippers zullen er zijn die vinden dat KSS in zijn geheel moet worden afgeschaft, omdat er gezien de technische vooruitgang voor de verkeersveiligheid geen noodzaak meer voor is. Anderen zullen het willen behouden vanwege diezelfde verkeersveiligheid. Het kan ook zijn dat er voorstanders van KSS zijn die het zien als een bescherming van de nationale arbeidsmarkt.

Dit voorjaar heeft de ASV in het OTNB (overleg met de Nederlandse delegatie in de CCR) al voorgesteld dat de CCR de discussie opent over 'kennis riviergedeelten' op de Rijn. De ASV is van mening dat die discussie ook breed gevoerd moet worden op het niveau van Europa. Wellicht kan het onlangs opgerichte comité CESNI daarin als aanjager fungeren.

Hoe het ook zij, politieke en bestuurlijke wil van overheden is noodzakelijk om iets in deze te bereiken.

Waterweg	Land(en)
Donau	Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, Slowakije, Servië, Roemenië, Kroatië, Bulgarije
Elbe	Duitsland
Gironda	Frankrijk
Loire	Frankrijk
Oder	Duitsland, Polen
Rhône	Frankrijk
Rijn	Duitsland, Frankrijk, Zwitserland
Saale	Duitsland
Saba	Kroatië, Servië
Seine	Frankrijk
Theems	Verenigd Koninkrijk
Unter Havel	Duitsland
Vistula	Polen
Warta	Polen
Weser	Duitsland

SCHIPPERS ZIJN GEEN VARKENSBOEREN

‘Schippers zijn geen varkensboeren’ schreef Erik van Toor in januari 2011. Voor wie het niet meer weten, Erik was directeur van Kantoor Binnenvaart, Binnenvaart Branche Unie en BLN (Markt en Economie). Dat stukje schrijven was het eerste waar ik aan dacht toen ik van de acties hoorde die de Franse en Belgische boeren aan het houden zijn. De transportsector heeft namelijk best wel veel gemeen met de land- en tuinbouw. Het zijn een van de weinige sectoren die het Verdrag van Lissabon van bijzonder maatschappelijk belang acht. Ook is de land- en tuinbouw, net als de binnenvaart, geen zelfregulerende sector. Koeien kunnen immers niet stoppen met melk geven net zoals schepen niet zomaar kunnen worden gesloopt, opgeslagen of geëxporteerd. Daarbij hebben zowel de boeren als de schippers te maken met hoge investeringskosten. Politici die de voorganger van het Verdrag van Lissabon (Verdrag van Rome) hebben getekend wisten dit al en zo heeft een gereguleerde markt in beide sectoren lang stand kunnen houden.

Schippers is de gereguleerde markt in 1998 al afgenomen en sinds april moeten ook melkboeren er aan geloven dat er geen systeem van quota meer bestaat. Voor de melkboeren verloopt het niet anders als voor de schippers. De liberale overheid spiegelt de sector voor dat de ondernemer moet anticiperen op een gehele vrije markt en dat met de juiste investeringen de sector helemaal tot groei komt. Maar, in tijden van overcapaciteit is de overheid er voor de flankerende maatregelen.

De melkboeren komen er nu na vier maanden achter wat het begrip ‘gesel van de markt’ inhoudt. Ze hebben geïnvesteerd in nieuwe, grote stallen op basis van voorspelde vraag uit China en Rusland. Nu komen de boeren er echter al achter dat ze met een dalende vraag en zonder quotum gedwongen worden om ver beneden hun kostprijs melk te leveren. De situatie is al zo ernstig dat een unie van melkveehouders in Een Vandaag heeft gepleit voor een door de Europese Commissie bepaalde minimum kostprijs voor melk, omdat er geen andere middelen zijn om de capaciteit te beheersen.

Na het item in Een Vandaag gezien te hebben bekruipt mij het gevoel dat de ondertekenaars van het Verdrag van Rome niet zo dom zijn geweest door de boeren en schippers in bescherming te nemen. Erik weet het aan een slechte lobby door de binnenvaart dat er geen flankerende maatregelen zijn gekomen in de binnenvaart. Ik wijt het aan het gebrek aan politieke wil van overheid en brancheorganisatie om te vechten voor een fatsoenlijk inkomen voor binnenvaartschippers zoals de melkboeren in Frankrijk en België nu zelf aan het doen zijn. De acties van de boeren zijn schijnbaar nodig, omdat de huidige politici in Brussel geen idee hebben van de maatschappelijke betekenis die de boeren en vervoerders hebben.

Ron Breedveld
Vicevoorzitter ASV
15-08-2015

GROEN VAREN MET EEN SPITS;

utopie of werkelijkheid

Het is alweer een tijdje geleden dat er een binnenvaartbeurs was in Gorinchem.
Maar tijdens de beursdagen had de BLN een thema middag toekomst binnenvaart 2020.

Hier werd beweerd dat er dus een spits voor minder dan 25000 Euro omgebouwd kon worden tot een groen varende spits. Volgens de BLN hebben die deze informatie van de EICB. Hetgeen wat ik gelijk weerlegde dat het niet mogelijk is en dat de binnenvaart niet geholpen wordt door onwaarheden te verkondigen.

Na geruime tijd, veel vragen en vaak vragen om duidelijkheid is het na een paar maanden bovenwater gekomen.

Tijdens de mailwisselingen viel mij op dat de EICB geen reacties meer gaf. De bouwer heeft wel toe gegeven dat de kosten tussen de 40 en 45000 Euro was en verklaard dat dit geheel volgens de subsidie aanvraag was. Dus welk deel EICB hierin heeft in samenwerking met BLN weet ik niet.

Maar het is dus niet mogelijk om voor minder dan 25000 Euro een spits om te bouwen tot een zogenaamd groen varend schip. En als je de kosten bekijkt tegenover de besparing, dan is het al helemaal geen haalbare kaart.

Omdat een rectificatie binnen de BLN of via hun nieuwsbrief uitblijft, ben ik van mening dat dit wel in onze nieuwsbrief te gemeld moet worden.

De essentie van het verhaal is eigenlijk; sommige mensen die ons vertegenwoordigen willen zich als binnenvaart willens en wetens beter voordoen dan de werkelijkheid is. Nu vraag ik mij ernstig af of wij hierbij gebaat zijn als binnenvaart. Ik geloof niet in reclamespotjes, dus die zou ik als brancheorganisatie dan ook niet verspreiden!

Tot dusver mijn ervaring en ik hoop de leden hiermee te hebben geïnformeerd.

Piet Bennik

Augustus 2015

SLUIS DOESBURG

Even helemaal geen ligplaatsen bij sluis Doesburg

Ligplaatsen voor de binnenvaart en hoe beheerders er mee omgaan is al enige tijd een hot topic. Zo ook eind augustus. Een lid van de ASV belde mij met een probleem met ligplaatsen in Doesburg. De beste man was onderweg naar Doetinchem en zocht een ligplaats om te wachten op lossing.

Nu zijn er boven de sluis van Doesburg normaliter 5 of 6 ligplaatsen en kan in de sluis de auto aan de wal gezet worden. Wegens oeveronderhoud waren deze echter niet beschikbaar. Volgens de eerste bekendmaking zou er 1 ligplaats blijven maar, de aannemer die het onderhoud uitvoert had deze ook nodig om de werkzaamheden te kunnen doen. Voor circa een maand dus geen ligplaats boven de sluis van Doesburg.

Voor de betreffende schipper was het probleem dat het water op de IJssel aan het vallen was (schip was op waterstand beladen), bij de fabriek geen plek was, in principe boven pas gemeld was (i.v.m. losdagen) en hij van boord af moest kunnen. De sluismeester kon niet veel meer zeggen dan dat hij er ook niks aan kon doen. Hij bood wel als alternatief aan dat er ligplaats genomen kon worden op de wachtplaatsen bij de brug van Kerspel (waar dus geen afloopvoorzieningen zijn). Gelukkig (achteraf) viel het water niet zo hard weg en was de fabriek flexibel zodat de schipper aan de kade van Doesburg kon blijven liggen. Gelukkig want, op zo'n korte termijn was er geen andere oplossing te realiseren.

Was daarmee de kous af? Zeker niet. Ruim een week later (nadat ik het eerder al had geprobeerd) heb ik gesproken met de verantwoordelijk medewerker van Waterschap Rijn en IJssel. Een vriendelijke man die begrip had voor het probleem wat door omstandigheden was ontstaan.

Veel van wat ik aandroeg;

- melden bij fabriek boven de sluis,
- tekort ligplaatsen Gelderse IJssel,
- noodzaak afloopvoorzieningen,
- gebruik ligplaatsen haven Doesburg voor overslag aannemer,

leek nieuw voor hem. Omdat de werkzaamheden van relatief korte duur waren was een directe actie niet nodig maar, ik heb hem wel verzocht bij het plannen van werkzaamheden in het vervolg te overleggen met de vaarweggebruikers via de ASV en/of Schuttevaer. Dat ging hij doen.

Zo zie je, ook in dit geval was er bij de vaarwegbeheerder onvoldoende kennis aanwezig over hoe wij schippers wonen, werken en leven. Aan ons de 'schone' taak om ze dat bij te brengen.

Ron Breedveld
22-09-2015

Foto: Doortje Grooten Bijschrift: De wasstraat. Op de Stor, ebstroom van achter en niemand reageerder op onze scheepshoorn.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
+31611887791
+31653801460
+31653190495
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Aan: **Landelijke eenheid politie (voorheen Korps Landelijke politiediensten),**
Postbus 100
3970 AC Driebergen

Aan: **Politie Nederland**
Postbus 17107
2502 CC Den Haag

Betreft: Klacht vaargedrag P66, rijksvaartuig KLPD
Betreft: Klacht niet uitluisteren marifoon cq oproepen niet beantwoorden P66, rijksvaartuig KLPD
Betreft: Niet reageren op telefonische klacht hieromtrent door KLPD Driebergen
Betreft: Onbereikbaar zijn van betreffende diensten voor de binnenvaart

Rotterdam, 26-08-2015

Geachte,

Op 18 augustus jongstleden hebben enkele leden van onze vereniging de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) mij benaderd betreffende het (vaar)gedrag van een van uw rijksvaartuigen: de P66. Middels deze brief wil ik de betreffende zaak bij u aanhangig maken. Als eerste zal ik u ook de doelen van de ASV alsmede enkele punten uit haar visie en beleid inzake de toekomst van het binnenvaartschip duidelijk maken, zodat het duidelijk is wie deze brief aan u schrijft.

Wie is de ASV?
De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de particuliere schipper in de binnenvaart. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar, anderen op grotere schepen maar allen maken regelmatig gebruik van de vaarwegen in Nederland. Dat kan zijn op doorvaart maar ook om er te laden of te lossen.
De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals thema-overleggen gericht op de binnenvaart (het vroegere deelorgaan 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.

Politie komt haar belofte niet na:
Op uw site schrijft u onder andere:
"**Over de politie**
De politie is er altijd. Voor een veiliger Nederland.(….)
De politie werkt actief samen met burgers en partners. Zij heeft oog en oor voor wat er leeft in de samenleving. De politie is er voor iedereen.
Waakzaam en dienstbaar."

Gezien onze bevindingen die ik hieronder zal beschrijven lijkt het er sterk op dat de politie wat betreft de binnenvaart haar eigen woorden niet naleeft. Wij spreken u daarop aan.

Betreft: Klacht vaargedrag P66, rijksvaartuig KLPD
Op 18 augustus 2015 voer het vaartuig van de KLPD de P66 met grote snelheid door het Merwedekanaal. Veel golfslag veroorzakend en daarmee veel ongemak en een risico veroorzakend op schade werd dit vaartuig per marifoon opgeroepen, onder andere door een van onze leden, eigenaar van het motorschip ROXANA. Ook na diverse pogingen gaf de bemanning van P66 geen antwoord. Enkele uren later vertoonde ditzelfde vaartuig op het Amsterdam Rijnkanaal (op weg naar SAIL?) hetzelfde gedrag. Ook daar werd de bemanning opgeroepen via de marifoon, dit keer niet alleen door schippers maar ook door sluispersoneel. Ook nu weer werd er, hoewel er toch uitluisterplicht is, geen antwoord gegeven.
Betrokken schipper van de ROXANA heeft vervolgens op allerlei manieren geprobeerd met de (voormalige) KLPD in contact te komen en uiteindelijk "Driebergen" benaderd. Hij zou teruggebeld worden maar dat is tot op heden niet gebeurd.

Betreft: Onbereikbaar zijn van betreffende diensten voor de binnenvaart
De ASV pakt daarmee het stokje over. Maar dat valt niet bepaald mee. Hoe ik ook zoek om op een goede wijze contact te maken, het blijkt wel heel moeilijk om u te bereiken. En dat terwijl u op de site schrijft: "*alle medewerkers in de dienst infrastructuur werken samen om onveiligheid en criminaliteit op de Nederlandse hoofdinfrastructuur te bestrijden*" (waarbij ik me overigens afvraag of dit dan niet geldt voor de "gewone" infrastructuur).

Op de site “landelijke eenheid politiediensten” vind ik alleen de jaarverslagen, geen verwijzingen wat betreft contactmogelijkheden met of over de waterpolitie.
Bij “contact” met de politie kan ik kiezen tussen “wijkagenten” of “politiebureaus” met specifieke plaatsnamen, er wordt geen contactmiddel aangedragen voor landelijke politiediensten.
Ik heb verschillende malen de (voormalige) KLPD Driebergen geprobeerd te bellen “onbereikbaar”. Op de site van de KLPD “dienst waterpolitie” staat:

Helaas is deze pagina niet gevonden

Ook via het landelijke nummer komen we niet verder. Het telefoonnummer 0900-8844 geeft dan wel aan dat je ervoor moet betalen maar onmiddellijk daarna kom je in een lange wachtrij. Dat is niet zo gek want alles lijkt daar samen te komen. Het nummer van “Driebergen” blijft onbereikbaar.
Een klachtenformulier is te downloaden maar daar staan zaken op die ingevuld moeten worden als de naam van de betreffende politiemedewerker of het personeelsnummer van die medewerker. Voor dit geval niet van toepassing dus.

Ter verduidelijking wil ik u hierbij nog het volgende voorval vermelden:
Op 4 juli 2015 heeft het motorschip Franto geprobeerd de betreffende politiediensten te bereiken nadat een Zeeschip (MSC Shanghai, Monrovia. IMO nummer 9295373, MMSI 636091326) op de Westerschelde hinderlijke golfslag had veroorzaakt. Na het oproepen van de sluis Terneuzen werd geadviseerd de KLPD in te lichten. Dat bleek net zo lastig te gaan als hiervoor omschreven. Toen er eindelijk contact werd gemaakt met het “0900 8844”nummer werden er zulke irrelevante vragen gesteld aan de schipper dat duidelijk is dat de binnenvaart hier niets van hoeft te verwachten.
Het ging dus over golfslag op de Westerschelde. De vragen waren bijvoorbeeld: “Wat is de dichtstbijzijnde straatnaam?” Ook daarbij zou teruggebeld worden wat nooit meer is gebeurd.

Het wordt voor schippers op de binnenvaart zo langzamerhand een heel onveilige situatie als wij niemand van de waterpolitie (of voormalig KLPD) kunnen bereiken op het moment dat het nodig is, en als we iemand bereiken diegene geen verstand van zaken blijkt te hebben en dus niet adequaat handelt.

Wij merken dat dit gebrek aan contactmogelijkheden een steeds grotere vorm aan gaat nemen en wij vinden dat een gevaarlijke ontwikkeling. Daarop zouden wij graag van u een reactie ontvangen

U zult inmiddels begrijpen dat er ons, gezien het voorgaande niet anders over blijft dan deze brief naar u te sturen met het verzoek van uw kant uit op korte termijn hierop te reageren.
De brief zal ook geplaatst worden in de nieuwsbrief en op de site van de ASV.

Omdat wij dus merken dat dit gebrek aan contactmogelijkheden een steeds grotere vorm aan gaat nemen en wij dat een gevaarlijke ontwikkeling vinden, vinden wij dat dit aan de orde gesteld dient te worden bij de verschillende verantwoordelijken.

Alvorens wij daar echter mee contact opnemen zullen we uw reactie hierop gedurende 14 dagen afwachten.
Ik verzoek u (ook) per mail te reageren op deze 4 klachten omdat wij, zoals u wellicht begrepen hebt, binnenvaartschippers zijn en dus onderweg naar laad- of losplekken.
U kunt mij bereiken op het volgende e-mail adres:

info@algemeeneschippersvereeniging.nl of
twigt.franto@shipmail.nl

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

Met vriendelijke groet.

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

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2015Z16480

Vragen van de leden **Kooiman** en **Bashir** (beiden SP) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *de slechte bereikbaarheid en gebrekkige kennis van de politie te water* (ingezonden 15 september 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met de slechte bereikbaarheid van de waterpolitie? Zo ja, heeft u al wat ondernomen om dit te verbeteren? Zo nee, bent u bereid hierover navraag te doen bij de gebruikers van de binnenvaarwegen, waaronder ASV, BLN-Schuttevaer?[1]

Vraag 2
Wat is de reden dat vaarweggebruikers bij het bellen van het 0900-nummer niet adequaat te woord gestaan en/of doorverbonden worden? Wat gaat u voor stappen ondernemen om dit te verbeteren?

Vraag 3
Wat is de reden dat er agenten vanuit de politiedienst infra ingezet worden op het water, die hun ervaring en expertise op een ander vlak hebben, bijvoorbeeld op het spoor?

Vraag 4
Kunt u zich voorstellen dat het tot irritatie en zelfs gevaarlijke situaties kan leiden bij zowel gebruikers op het water als de politieagenten, indien er agenten worden ingezet die onvoldoende kennis hebben van zaken rondom scheepvaart? Kunt u uw antwoord toelichten?

Vraag 5
Is er een podium waarop de verschillende organisaties die betrokken zijn bij de binnenvaart informatie, suggesties en of meningen kunnen uitwisselen waarbij de politie ook een gesprekspartner is?

Vraag 6
Heeft er ooit een inventarisatie plaatsgevonden over de effecten van het afschaffen van het Deelorgaan Binnenvaart? Zo ja, wat waren de uitkomsten van die inventarisatie? Zo nee, bent u bereid dat alsnog te doen?

Vraag 7
Zou u bereid zijn om het Deelorgaan Binnenvaart weer opnieuw in te voeren? Kunt u uw antwoord toelichten?

[1] 28 augustus 2015, De Scheepvaartkrant, ASV dient klacht in bij politie Nederland

MELDING RIJKSWATERSTAAT

Melding en reactie klacht convooivaart Sail

Hierbij wil ik een klacht indienen over het verloop van de stremming, en het handelen van de gehele organisatie m.b.t. de beroepsvaart.

We zijn gisteren om 15.30 uur aan gekomen aan de buitenkant van de Oranje sluizen. Aldaar contact gehad met sector Schellingwoude en de sluis zelf. Hierbij is de afspraak gemaakt, dat wij i.v.m. weinig wachtplaats aan de binnenzijde, aan de buitenkant zouden blijven wachten. Als de stremming opgeheven zou worden, worden wij gebeld om op toerbeurt van aankomst te schutten. Wegens de omstandigheden verlenen we hier graag onze medewerking aan, dus hebben wij aan de palen bij de hoogspanningsmasten plaats genomen.

Hier begon het al fout te lopen, “u bent genoteerd en u word gebeld” werd er gezegd. Maar, mondjesmaat werden er om verschillende redenen toch schepen naar binnen geschut om aldaar ligplaats te nemen.

Rond 17.30 uur werd de vaarweg vrijgegeven.

Redelijk op tijd naar onze mening, maar toen ging het fout. Door onkunde en het niet goed registreren en regisseren van opdringerige schippers aarde uit in wanorde. Schepen die om welke reden dan ook kort voor de sluis waren en nog lang niet aan de beurt werden ingedeeld en gelijk naar binnen geschut.

Toen ik hier de sluiswachter op aan sprak ontkende hij zijn fout en wilde de fout bij ons neerleggen, ik ben hier niet van gediend! Hetgeen wat bij ons en bij andere collega’s in het verkeerde keelgat valt.

Door het onbekwame optreden van de sluiswachter en de post Schellingwoude (tussen hen weinig contact schijnbaar) werd het een chaos, wat uiteindelijk weer resulteerde, dat wij toen eindelijk naar binnen geschut waren eigenlijk niet meer met het konvooi mee mochten richting IJmuiden, wegens het grote aanbod van schepen. Omdat de post wel inzag dat dit niet goed kwam is er besloten dat deze schutting nog wel mee mocht, maar de andere uit het kanaal niet meer. Ook de schepen uit het kanaal werden niet goed geordend.

Het resulteerde voor ons dat we redelijk vooraan in het konvooi hoorde te varen, eigenlijk de laatste waren, en de laatste de eerste waren. Dit hoorde ik namelijk over de marifoon dat B.V. de Linsi en Cascade die als laatste aangekomen waren aan de sluis al in het westelijk havengebied waren en wij nog bij de IJhaven rond dreven.

Mijns inziens met de huidige apparatuur zoals AIS en BICS en RIS, moet het toch mogelijk zijn schepen goed te begeleiden en te ordenen en in te delen, om een eerlijk en geordend verloop van stremmingen te bewerkstelligen.
Wanneer er een stremming is van deze omvang moet u zorgen dat u de regie in handen heeft en hier niet van afwijken.

Bijvoorbeeld:

Schepen die vanaf het IJsselmeer komen gelijk indelen en een plaats toewijzen, dusdanig dat bij opheffen van een stremming gelijk geordend kan begonnen worden met schutten.

Dus de eerste schutting laat je plaatsnemen op het remmingswerk ingedeeld en wel, en de tweede schutting op de dichtstbijzijnde palen enzovoorts. Elk schip wat de stremming nadert krijgt een nummer. Ik bemerkte dat er vanaf de andere (IJmuiden) kant ook schepen waren aangemeld en plots niet met het eerste konvooi mee mochten, dus hier was ook wanorde.

Ik hoop dat u deze klacht serieus neemt en gelijk in werking laat treden bij de uitvaart van Sail.

We hebben inmiddels al redelijk wat stremmingen mee gemaakt, en telkens valt mij op de het bevoegde personeel die de stremmingen moet ordenen hier telkens grote fouten maken, hetgeen wat resulteert in ongenoegen en onbegrip, en bij een volgende keer weinig medewerking vanuit de binnenvaart. Hiermee creëer je opdringerige schippers, die voorkruipen en toch dan uiteindelijk als eerste vertrekken. Als u dit tij wil keren zal u de bevoegde mensen op deze situaties moeten trainen, zodat ze deze aan kunnen. Zoals u waarschijnlijk gisteren al heeft kunnen zien dat er behoorlijk veel schepen voor de stremming zijn gekomen.

Hopende middels deze brief/ klacht u een beter inzicht te geven hoe situaties verkeerd lopen en deze in de toekomst beter te laten verlopen. Voorlopig is er nu antipathie gekweekt en dat lijkt mij de verkeerde insteek. We zullen het samen moeten oplossen, en hier is maar een manier mogelijk. U heeft de verantwoording/ bevoegdheid, dus u moet dit goed begeleiden, dus moet u zorgen voor bekwame mensen voor deze situaties.

Consequentie:

Adequaat en consequent registreren.
Geen uitzonderingen.
Eén verantwoordelijke voor indeling en verloop van de stremming.

Vriendelijk dank voor uw bericht.
Er zijn inmiddels diverse konvooien geweest die goed zijn verlopen. U merkt terecht op dat dit woensdag niet het geval was. Het is vervelend dat u hier hinder van heeft ondervonden, onze excuses hiervoor. Dit komt onder meer door de bijzondere situatie en extreme drukte en het eerder opheffen van de stremming. Er heeft al een evaluatie op plaatsgevonden en dit heeft geleid tot een

gestructureerdere situatie gisteren. Uw suggesties worden in de volgende evaluatie zeker meegenomen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben

Met vriendelijke groet,
Namens Jaap Frommé
Afdelingshoofd Landelijke Informatielijn
Rijkswaterstaat

Bij vragen, opmerkingen, ideeën of suggesties kunt u contact opnemen met de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat. Wij zijn van maandag tot en met vrijdag telefonisch bereikbaar van 07.00 uur tot 20:00 uur en op zaterdag, zondag en feestdagen van 10:00 uur tot 18:30 uur via ons gratis telefoonnummer 0800-8002. U kunt ook het contactformulier gebruiken op onze website www.rijkswaterstaat.nl

Van: Algemeene Schippers Vereeniging
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Aan: Rechtbank Noord Holland,
Sector bestuursrecht
Postbus 1621
2003 BR Haarlem

Betreft: Beroep tegen verkeersbesluit Scheepvaartverkeerswet Rijksbinnenhaven te IJmuiden.

Bijlage: Bekendmaking Staatscourant, document stcrt-2015-15323.

Rotterdam, 10-07-2015

Omschrijving besluit.
Op 14 april 2015 heeft Rijkswaterstaat besloten om een invaarverbod voor onbepaalde tijd in te stellen voor de 1e Rijksbinnenhaven te IJmuiden. Voor ontheffingshouders wordt een uitzondering gemaakt. Dit besluit heeft als kenmerk: RWS-2015/14363.

Gronden van het beroep.
De havens van IJmuiden zijn voor de binnenvaart een belangrijke locatie. Er vindt aldaar veel overslag plaats voor bedrijven als Tata Steel en de OBA. Als belangenbehartiger van sociaaleconomische belangen van binnenvaartschippers is de ASV van mening dat er op deze belangrijke locatie voldoende ligplaatsen aanwezig moeten zijn voor binnenvaartschepen om te wachten op overslag, te overnachten (i.v.m. de vaar- en rusttijdenwet) en/of redenen vanuit sociaal opzicht..

Door Rijkswaterstaat worden geen serieuze alternatieven geboden aan de binnenvaart wat het besluit verdedigbaar kan maken. Alternatieven, zoals meerpalen op andere plaatsen, kan door de ASV niet als een serieus alternatief gezien worden. Al geruime tijd stoort het de binnenvaart nl. dat (zo ook de meerpalen in de 1e Rijksbinnenhaven) er maar weinig ligplaatsen zijn in IJmuiden waar een afloopvoorziening aanwezig is. Er wordt door Rijkswaterstaat geen enkele rekening gehouden met de belangen van de binnenvaart en de gezinnen die aan boord wonen. In plaats van werk maken van noodzakelijke voorzieningen vermindert Rijkswaterstaat door dit besluit juist het aantal ligplaatsen voor de binnenvaart.

De missie van Rijkswaterstaat schiet met het invaarverbod wat de ASV betreft zijn doel voorbij met betrekking tot de leefbaarheid van de havens en veiligheid van de binnenvaartschippers. Van een organisatie als Rijkswaterstaat mag toch zeker verwacht worden dat zij alle belangen behartigt, dus ook die van de binnenvaart. In het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied werd in 2003 al aangegeven dat er vanaf 2010 al een fors tekort zou zijn aan ligplaatsen. Dit was een correcte voorstelling van zaken echter wordt er tot onze grote teleurstelling niet naar gehandeld.

Naar mening van de ASV heeft dit besluit een beperking van de leefbaarheid en veiligheid in de havens van IJmuiden tot gevolg en hetgeen derhalve een gegronde reden is om in beroep te gaan tegen het ‘leegmaken’ van de 1e Rijksbinnenhaven d.m.v. een invaarverbod.

Namens de ASV,

Paul Markusse

Secretaris

RIJKSBINNENHAVEN IJMUIDEN

Persbericht hoorzitting ligplaatsenbeleid 1e Rijksbinnenhaven IJmuiden

Woensdag 12 augustus 2015 vond de hoorzitting in Haarlem plaats naar aanleiding naar (wat men noemt) ons "klaagschrift" van 30 april 2015 betreffende het ligplaatsenbeleid 1e Rijksbinnenhaven te IJmuiden, onder verantwoordelijkheid vallend van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, zoals bedoeld in artikel 7:2 Algemene wet bestuursrecht (Awb) .
Aanwezig waren namens de ASV Sunniva Fluitsma die het woord voerde namens de ASV en en David Twigt die de mogelijkheid kreeg zaken te verduidelijken.
Namens Rijkswaterstaat:

- B. Timmerman (Ben) Senior juridisch adviseur Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
- Mr. C. R. Duurland (Clemens) Rijkswaterstaat West-Nederland Noord Afdeling Werkenpakket
- De secretaris van Rijkswaterstaat
- En een vierde persoon die verantwoordelijk is voor communicatie bij Rijkswaterstaat.

Na de hoorzitting zal Rijkswaterstaat verslag doen wat RWS naar betrokkenen zal opsturen en ook zal RWS een uitspraak doen naar aanleiding van de klacht en een onderzoek dat daarover zal plaatsvinden.

De sfeer van de hoorzitting was besloten, een kleine setting met 4 aanwezigen namens Rijkswaterstaat, 2 journalisten en 2 personen vanuit de ASV waarbij na een korte inleiding Fluitsma de ruimte kreeg namens de ASV haar verhaal te doen. De hoorzitting verliep dan ook vooral in de sfeer van: verduidelijken en aanvullen van de klacht van de ASV en vervolgens wat uitwisselen van de positie van Rijkswaterstaat in deze met de daarbij behorende (on)mogelijkheden. Ook werden er vanuit de praktijk wat voorbeelden genoemd om de zaak te verduidelijken over wat Fluitsma ook als schipper tegenkomt met betrekking tot de gevolgen van het huidige ligplaatsenbeleid. Hier was veel oor voor, maar opvallend was wel dat het erop leek alsof dit allemaal, of toch in ieder geval voor een groot deel nieuw was voor de aanwezigen van Rijkswaterstaat.

Doel Hoorzitting

Het doel vanuit de ASV was om tijdens de hoorzitting duidelijk te maken waarom de houding van Rijkswaterstaat (in dit geval specifiek gericht op het ligplaatsenbeleid in IJmuiden) in toenemende mate een fout beleid is dat teruggedraaid of aangepast moet worden. Aanleiding was het leegmaken van de 1e Rijksbinnenhaven van IJmuiden, maar tegelijkertijd greep de ASV dit aan om duidelijk te maken dat dit maar een van de vele zaken is rond het ligplaatsenbeleid die een negatieve invloed hebben op het binnenvaartbestaan.

De ASV wees Rijkswaterstaat er op dat het erop lijkt dat de belangen van de schippers nauwelijks tellen omdat het constant weren van binnenvaart, of dat nu in havens, steden, op kanalen of rivieren is, ons belemmert in de uitvoering van ons beroep.

Fluitsma sprak onder andere vanuit persoonlijke ervaring waarbij zij erop wees dat in het huidige beleid voorbijgegaan wordt aan het gewone sociale leven en verplichtingen van iedereen, waar schippers ook mee te maken hebben en stelde dat het helemaal niet nodig zou moeten zijn dat schippers in voorkomende situaties moeten vragen of er alsjeblieft clementie mag zijn bij het "handhaven"?

Een aantal zaken die door Fluitsma onder de aandacht werden gesteld:

- **Het Belang van de binnenvaart:**

Fluitsma wees op het feit dat met woorden beleden wordt dat men veel belang hecht aan de binnenvaart maar ondertussen

niet lijkt te begrijpen welke voorzieningen er noodzakelijk zijn.

- **Algemeen belang,**

Fluitsma vraagt RWS er rekening mee te houden dat vervoer over water ten goede komt aan de algehele veiligheid (op de weg) en een betere doorstroming.

- **Het huidige beleid van RWS**

dient volgens Fluitsma noch de veiligheid noch de bruikbaarheid van de haven
Het schrappen van voorzieningen (of de mogelijkheid om daar gebruik van te maken) remt de mogelijkheid van vervoer over water alleen maar af.

- **Het belang van de binnenvaart voor de provincieNoord-Holland**

In het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied in 2003 is al aangegeven dat er vanaf 2010 al een fors tekort zou zijn aan ligplaatsen. Daar is niet naar gehandeld. Het leegmaken van de 1e Rijksbinnenhaven, zonder serieuze alternatieven te bieden is daarmee onacceptabel is. Alternatieven zoals de palen op andere plaatsen waar geen steigers aanwezig zijn ziet de ASV niet als serieus alternatief. En vaak is 3 x 24 uur liggen onvoldoende.

- **Missie Rijkswaterstaat versus uitvoering**

In de Missie van Rijkswaterstaat zoals wij die op haar site kunnen lezen staat "samenwerken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat."
De ASV mist een pro actieve houding om samen te werken in deze met de groep die het betreft.
Fluitsma wijst er ook op dat een "leefbaar" Nederland ook voor de schipper geldt en vraagt zich af hoe leefbaar is het als je niet meer ergens mag "zijn" en als het ware opgesloten zit op je eigen schip?
Verder wijst de ASV erop dat Rijkswaterstaat in haar missie specifiek spreekt over "vlot en veilig van A naar B kunnen komen", maar schepen moeten ook ergens kunnen liggen voor ze bij "A"vertrekken of als ze bij "B"aangekomen zijn.

- **De specifieke problemen**

De ASV vraagt van Rijkswaterstaat voor de binnenvaartschippers een veilige en rustige ligplaats. Als voorbeeld noemt Fluitsma het cross terrein (zoals in het spuikanaal) waar je als schipper naast moet liggen , wat niet bevorderlijk is voor de rust van de schipper en een kade die op instorten staat (zoals in de 3e Rijksbinnenhaven). Ook het feit dat het merendeel van de ligplaatsen geen afloopmogelijkheid heeft (alleen palen) is een belangrijk punt net als het ontbreken van ligplaatsen voor kleinere schepen.
En natuurlijk de 3x24 en 7x24 uurs problematiek, er wordt kennelijk vanuit gegaan dat een schip altijd onderweg is. Maar volgens de ASV zou RWS beter moeten weten en ook daarnaar moeten handelen.

- **Handhaving van het misbruik?**

Wat de ASV betreft zijn er 3 zaken waar naar gekeken dient te worden:

1. Is het misbruik van deze ligplaatsen zo groot dat er actie ondernomen moet worden?
2. Is het feit dat er soms misbruik van ligplaatsen wordt gemaakt reden genoeg om op deze wijze regelgeving te maken en te handhaven?
3. Is er geen andere wijze om misbruik te beperken die de schippers beter tegemoet komt?

maakt van de ligplaatsen beperkt is en stelt ter discussie of dat reden genoeg is om zoveel schippers te treffen met dit beleid.

- **Onmacht te kunnen handhaven maakt schippers de dupe.**

Er geldt geen algemeen ligplaatsverbod voor (in ieder geval een deel van) de 1e Rijksbinnenhaven. Voor het nemen van ligplaats is zeker wat betreft een deel van de 1e Rijksbinnenhaven geen ontheffing of andersoortige toe- of instemming van RWS vereist. Maar ook indien dat wel vereist zou zijn hebben de schippers die het betreft, gelet op het vele jaren lang niet handhavend optreden door RWS, erop vertrouwd en mogen er o.i. op vertrouwen dat een dergelijke ontheffing bestond.

Daarbij vraagt Fluitsma aandacht voor het feit dat een deel van de schepen die dit betreft ligt op een ligplaats in bezit van Tata Steel. Indien de toestemming van dat bedrijf zou ontbreken voor het ligplaatsnemen dan is het o.i. niet de taak van Rijkswaterstaat om daarop te ageren maar van de particuliere beheerder.
De onmacht van RWS om op een juiste wijze te handhaven en excessen tegen te gaan wordt volgens de ASV afgewenteld op de schipper die geen kant op kan.

- **”Ze willen gewoon geen havengeld betalen”**

Fluitsma betwist het argument dat schippers geen havengeld zouden willen betalen, volgens Fluitsma is de reden simpelweg dat je in de buurt bent leeggekomen en je op een zo strategisch mogelijke plek gaat liggen om zo snel mogelijk te kunnen laden als een reis zich aandient. Gezien de recente plannen van Beverwijk die de haven waar nu havengeld betaald wordt totaal ongeschikt gaat maken voor de binnenvaart ziet de ASV de situatie in de omgeving niet bepaald verbeteren.

- **Het milieu**

Fluitsma wijst erop dat schepen onnodig vele kilometers laten varen om “even” naar andere ligplaatsen te varen een slechte zaak is vanuit het milieuoogpunt. Bovendien moet in dit specifieke geval schippers zelfs iedere keer als ze aan de wal willen naar een autosteiger varen om er af te kunnen. De ASV concludeert hiermee dat al die mooie woorden over milieu en het stimuleren van de binnenvaart loze kreten zijn.

- **Nautisch beheer**

Rijkswaterstaat voert in het Noordzeegebied het nautisch beheer, waarbij het beheer zich voornamelijk richt op veiligheid en bruikbaarheid van de vaarweg.
De ASV begrijpt niet waarom de veiligheid in gevaar zou komen bij het feit dat een schip ergens langer dan 3 (of 7) dagen zou liggen.
Integendeel: al die extra vaarbewegingen die men de schippers oplegt op deze wijze maakt de zaak eerder onveiliger volgens de ASV.
Onder “bruikbaarheid’ verstaat de ASV ook dat een kanaal of haven niet alleen gebruikt wordt om van punt A naar punt B te komen maar ook voor het ligplaats nemen omdat dat nu eenmaal aan het varend bestaan verbonden is.

- **Vragen aan RWS:**

De ASV heeft ook een aantal vragen voor RWS.
Welke structurele verbeteringen in het geheel stelt RWS als alternatief voor naar de binnenvaart in IJmuiden en voor de schepen in de 1e Rijksbinnenhaven?

1. Zijn er plannen voor verbeteringen (zoals afloopsteigers, veilige route naar de openbare weg en niet via een cross terrein, geschikte aanlegplaatsen voor kleinere schepen (25-40m), eventuele aansluitingen walstroom, etc.)?
2. Hoe zit het in de toekomst met (goedgekeurde) parkeerplaatsen voor auto’s bij het schip?
3. Door schaalvergroting in de binnenvaart en de invoering van de vaartijdenwet is door RWS een ligplaatsenbeleid opgesteld. Hoe wordt getoetst of dit nog aansluit bij de behoefte of wordt er helemaal niet periodiek geevalueerd? Zo niet, Waarom niet?
4. Welke invloed verwacht RWS op het ligplaatsvolume door de bouw van een nieuwe zeesluis in IJmuiden?
5. Waarom is alleen Schuttevaer betrokken (geweest) bij het ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied?
6. Is er van de 1e Rijksbinnenhaven geen ligplaatsbeleid te hanteren waarbij er langer dan 7x24 uur mag worden aangemeerd voor de schepen?
7. Welk nadeel ziet RWS als een onbepaalde ligplaatstijd zou gelden op basis van een (communautair) binnenvaartcertificaat?
8. De laatste uitwijkmogelijkheid die tot oktober 2014 met rust is gelaten, is zoals bekend dus de 1e Rijksbinnenhaven. Welke plannen heeft men nu precies met de bewuste steiger?

- **Juridisch-technische opmerkingen**

Fluitsma wijst erop dat het nemen van ligplaats in de 1e Rijksbinnenhaven niet ingevolge artikel 9.03 lid 1 BPR is verboden. Bijzonder is echter wel dat er reeds sinds enkele weken twee invaarverbodsborden geplaatst zijn aan beide kanten achterin de haven. Het verbaast de ASV dat deze borden geplaatst zijn binnen de beroepsperiode.

- **Tenslotte**

Vraagt de ASV waarom RWS kiest voor dit beleid omdat het de ASV positief had geleken als RWS in navolging van het Witboek vervoer waarbij Europa pleit voor een verschuiving van transport over de weg naar transport over water actie had ondernomen om het schippersbestaan te vereenvoudigen en plaats van te bemoeilijken.

De ASV heeft de mening dat RWS zich wellicht kan beroepen op de juridische mogelijkheid dit beleid uit te mogen voeren maar vraagt RWS haar verantwoordelijkheid te nemen in het kader van de harde realiteit gezien vanuit het perspectief van de schipper in de binnenvaart.
Daarmee vraagt de ASV dit “beheer” in te trekken, en de leefbaarheid voor de binnenvaart te vergroten in plaats van te beperken.

De werkwijze van Rijkswaterstaat qua ligplaatsenbeleid in de 1e Rijksbinnenhaven van IJmuiden is volgens de ASV niet zorgvuldig genoeg, voorbijgaand aan de belangen van de groep waar over besloten is, tot stand gekomen.

De ASV verzoekt RWS daarmee dan ook de klachten gegrond te verklaren.
De ASV vraagt RWS toch vooral met betrokkenen in overleg te gaan over deze situatie en gezamenlijk, in de geest van de door RWS geformuleerde missie, met zinvolle voorstellen te komen om de binnenvaart tegemoet te komen.

Reactie Rijkwaterstaat

Rijkswaterstaat geeft aan dat de basis van de klacht het schoonvegen van de 1e Rijksbinnenhaven was en dat de ASV nu veel meer zaken aangaande het ligplaatsenbeleid aan de orde heeft gesteld. Rijkswaterstaat erkent dat er inderdaad geen verbod is om ligplaats te nemen in de 1e Rijksbinnenhaven en geeft aan dat betrokkenen met dure advocaten in de arm het RWS niet makkelijk maken. Ook geeft men aan bestuursrecht te gebruiken om de schepen te verwijderen. Fluitsma en Twigt moesten ook veel duidelijk maken over de afloopsteigers en de auto-afzetplaatsen, het blijkt dat de aanwezigen namens Rijkswaterstaat niet echt een idee hadden hoe het gesteld is met (het ontbreken van) afloopmogelijkheden en dergelijke. Wel zegt men zeker iets met deze opmerkingen te willen gaan doen maar de mogelijkheden zijn beperkt (bezuinigingen). Ook versnippering van verantwoordelijkheden maakt het voor Rijkswaterstaat moeilijk op een doeltreffende manier te handelen. Bovendien stelt Rijkswaterstaat dat zij toch vooral uitvoerder zijn en niet de beleidsmakers.
Wanneer we de uitspraak kunnen verwachten werd op dat moment niet medegedeeld.

nb. Het gebruik van bestuursrecht heeft in het verleden voor zover wij weten voornamelijk geleid tot het toekennen van de eis aan “het bestuur”, de overheid dus.

Sunniva Fluitsma
Voorzitter
ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015 **Vragen gesteld door de leden der Kamer**

KAMERVRAGEN 1

Verdwijnen ligplaatsen 1e Rijksbinnenhaven IJmuiden

2015Z14912

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het verdwijnen van ligplaatsen in de eerste Rijksbinnenhaven in IJmuiden en het ligplaatsenbeleid voor de binnenvaart* (ingezonden 24 augustus 2015)

Vraag 1
Bent u op de hoogte van de klacht van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) inzake het ligplaatsbeleid in de eerste Rijksbinnenhaven in IJmuiden?[1]

Vraag 2
Wat is de reden voor het verbieden van het gebruik van de eerste Rijksbinnenhaven voordat alternatieven voor de binnenvaart zijn gerealiseerd?

Vraag 3
Klopt het dat in het «Ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied» in 2003 is aangegeven dat er vanaf 2010 een fors tekort zou zijn aan ligplaatsen maar dat desondanks het aantal ligplaatsen niet is uitgebreid?[2]

Vraag 4
Klopt het dat in een nabij gelegen Spuikanaal wel enige ligplaatsen zijn, maar dat hier maar maximaal drie keer 24 uur mag worden aangemeerd? Klopt het dat deze plaatsen niet geschikt zijn voor de kleinere binnenvaart omdat de aanmeerpalen te ver uit elkaar staan en hier bovendien in veel gevallen loopbruggen ontbreken om aan wal te komen?

Vraag 5
Deelt u de mening dat er voor de binnenvaart onvoldoende alternatieven zijn bij IJmuiden door het sluiten van de mogelijkheid bij de eerste Rijksbinnenhaven?

Vraag 6
Welke structurele alternatieven zullen er worden gerealiseerd voor de binnenvaart in IJmuiden en voor de schepen in de eerste Rijksbinnenhaven en wanneer zijn deze beschikbaar en welke oplossingen zullen er komen voor de korte termijn?

---

[1] http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossier-ligplaatsbeleid/ijmuiden.html
[2] http://publicaties.minienm.nl/documenten/ligplaatsbeleid-noordzeekanaalgebied

Vraag 7
Welke invloed verwacht u op het ligplaatsvolume door de bouw van een nieuwe zeesluis in IJmuiden?

Vraag 8
Kunt u aangeven waarom op steeds meer ligplaatsen van Rijkswaterstaat een verbod geldt om langer dan drie keer 24 uur of zeven keer 24 uur te liggen?

Vraag 9
Deelt u de mening dat deze verboden leiden tot onnodige vaarbewegingen en navenante milieudruk en dat dit de binnenvaartsector ook onevenredig hindert in de bedrijfsvoering en het huishouden van de gezinnen op deze schepen?

Vraag 10
Wat is uw reactie op het pleidooi van de ASV deze verboden te vervangen door een minder vergaande maatregel, zoals bijvoorbeeld de invoering van een onbepaalde ligplaatstijd mits de schipper kan aantonen dat het vaartuig beroepsmatig wordt gebruikt (bijvoorbeeld als er sprake is van een (communautair) binnenvaartcertificaat)? Deelt u de mening dat zo ook voldoende kan worden verzekerd dat ligplaatsen niet door andere schepen worden ingenomen?

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

KAMERVRAGEN 2

Positie woonschepen Woning, omgevings en erfgoedwet.

3118

Vragen van de leden **De Boer** (VVD) en **Jacobi** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de positie van zeilende zeegaande en binnenvaartpassagiersschepen en motorpassagiersschepen binnen de Woningwet, Omgevingswet en de Erfgoedwet* (ingezonden 3 augustus 2015).

Antwoord van Minister **Blok** (Wonen en Rijksdienst) (ontvangen 21 augustus 2015)

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de reactie van de Stichting Verenigde Hollandse Zeil Compagnie (VHZC) op de consultatie betreffende de wijziging van de Woningwet in verband met de definitie van een bouwwerk?

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Kunt u expliciet aangeven welke schepen onder de in de Omgevingswet opgenomen definitie van bouwwerk vallen?

Antwoord 2
De onder de Omgevingswet opgenomen definitie van bouwwerk sluit aan bij de definitie uit gemeentelijke bouwverordeningen. Bij beantwoording van de vraag of een drijvend object als bouwwerk moet worden aangemerkt, is doorslaggevend dat het object gelet op het gebruik bedoeld is om ter plaatse te functioneren. Dat blijkt uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 14 april 2014. Varende schepen vallen in elk geval niet onder het begrip bouwwerk. Pas als een schip een vaste plaats inneemt en gelet op het gebruik bedoeld is om ter plaatse te functioneren is er sprake van een bouwwerk.

Vraag 3
Deelt u de mening dat zeilende zeegaande en binnenvaartpassagiersschepen en motorpassagiersschepen niet onder de in het wetsvoorstel opgenomen definitie van bouwwerk zouden moeten vallen, gelet op het gegeven dat op deze schepen de woonfunctie van ondergeschikt belang is, ook al liggen deze schepen buiten hun vaarseizoen gemiddeld vijf maanden op hun vaste winterligplaats? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid de betrokken partijen hierover actief te informeren en hierover met hen in gesprek te gaan?

ah-tk-20142015-3118
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Antwoord 3
Ja, ik deel deze mening. Hieraan zal expliciet aandacht worden besteed in de memorie van toelichting behorende bij de in vraag 1 bedoelde wijziging van de Woningwet en in de terugkoppeling van de verwerking van de internet-consultatie die over die voorgenomen wijziging heeft plaatsgevonden. Bezien wordt nog of het nodig is ook in de wet zelf een bepaling hierover op te nemen. Over de verwerking van de internetconsultatie wordt, zoals gebruikelijk, is te zijner tijd een consultatieverslag geplaatst op www.internetconsultatie.nl.

Vraag 4
Deelt u de mening dat de eerdergenoemde wetswijziging niet mag leiden tot complexere regulering voor het Nederlandse varend erfgoed en bent u bereid voor de bruine vloot een aparte benadering te formuleren?

Antwoord 4
De in vraag 1 bedoelde wijziging van de Woningwet, is bedoeld als verduidelijking van de positie van drijvende objecten in de (bouw)regelgeving. Een aparte benadering van zeilende zeegaande en binnenvaartpassagiersschepen en motorpassagiersschepen acht ik in dat verband niet nodig, omdat zij niet onder de in het in consultatie gebrachte wetsvoorstel opgenomen definitie van bouwwerk vallen. De regering hecht zeer aan de bescherming van cultureel erfgoed. Het wettelijk instrumentarium voor de bescherming van cultureel erfgoed is tevens beschikbaar voor varend erfgoed (Kamerstuk 34 109, nr. 7, p.80). Bij de plenaire Kamerbehandeling van de Erfgoedwet is met motie van de leden Jasper van Dijk (SP) en Monasch (PvdA) (Kamerstuk 34 109, nr. 33) de regering verzocht pal te staan voor het mobiele erfgoed. Met de uitwerking van deze motie zal tevens de positie van de bruine vloot in ogenschouw worden genomen. Voor het einde van dit jaar zal uw Kamer door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap hierover worden geïnformeerd.

Kenmerk: 145539
Afdeling: Omgeving en Economie
Portefeuillehouder: drs. F.O. van Hulle

Vraag (art. 39 Reglement van Orde)

de voorzitter van de Raad

VRAGEN RAADSLID / FRACTIE: P.J. de Kraker (D66)

ONDERWERP: ligplaatsen binnenvaartschepen

TOELICHTING

Binnenvaartschippers hebben hun zorgen geuit over de aan te leggen Nieuwe Sluis. Men is onder andere bezorgd over de sterke afname van het aantal ligplaatsen in Terneuzen. Het aantal ligplaatsen zou tijdens de bouw van de sluis met 50% afnemen.
Sinds de bouw van de huidige Westsluis en Oostsluis, circa 50 jaar geleden, is het aantal ligplaatsen in Terneuzen verminderd.

Van oudsher is de binnenvaart verbonden aan Terneuzen. Veel ondernemingen in de binnenvaart zijn gezinsbedrijven met de woning aan boord en hebben Terneuzen als thuisbasis. Men legt aan in Terneuzen voor de kinderen die op het Schippersinternaat zitten, familiebezoek, doktersbezoek of om de accu op te laden na een lange drukke periode. Tot zover het sociale aspect.

Maar er is ook een economisch aspect. De havens van Terneuzen hebben een concurrentievoorsprong dankzij de goede verbindingen voor de binnenvaart. Goede faciliteiten zijn daarbij noodzakelijk. Als binnenvaartschippers aan de kade liggen in een stad slaan ze grote hoeveelheden in bij de plaatselijke grootgrutter. Tegenwoordig kunnen ze hun bestelling doen via internet en de bestellingen ophalen bij een afhaalpunt of de grootgrutter brengt de bestelling aan boord als het schip geen kilometers buiten de stad ligt. Als de schippers toch aan de kade liggen, plegen ze ook klein of groot onderhoud aan hun schip. Veel leveranciers van onderdelen hebben daarom een goede klant aan de binnenvaart. Terneuzen heeft als service center voor de binnenvaart een sterke reputatie, alles kan hier gedaan worden.

Tenslotte is er nog een veiligheidsaspect. Bij slecht en gevaarlijk weer, of bij ongunstig getijde, zullen schippers aanleggen in Terneuzen voordat ze de Westerschelde opvaren. Als de weersvoorspellingen voor de volgende dag of het getijde een paar uur later beter zijn, is Terneuzen een veilige haven. Voor blauwe kegelschepen is een ligplaats zelfs verplicht.

De gemeente Terneuzen is weliswaar niet zo machtig als de grote economische krachten in Gent, maar dat neemt niet weg dat hier een belangrijke taak ligt voor de gemeente Terneuzen. Belgische binnenvaartschippers zijn overigens ook gebaat met voldoende ligplaatsen in Terneuzen.

Deze bovenstaande feiten zullen alleen nog maar toenemen als het Seine-Schelde kanaal gaat openen. Terneuzen zal dan nog meer dan voorheen een binnenvaart HUB worden. De service bedrijven spelen hier nu al op in, dus de gemeente Terneuzen kan niet achterblijven om de binnenvaart verder te ontwikkelen.

D66 heeft daarom de volgende vragen aan het College van B en W.

Vragen (art. 39 RvO)	Antwoorden van Burgemeester en Wethouders
1 Is het College ermee bekend dat het aantal ligplaatsen aanzienlijk zal dalen tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis?	1 Dit is bekend.
2 Deelt het College de mening van D66 dat dit een zorgwekkende ontwikkeling is die niet goed is voor Terneuzen?	2 Dat dit een negatieve ontwikkeling is wordt eveneens gedeeld.
3 Is het College bereid de problematiek met betrekking tot de ligplaatsen aan de orde te stellen bij de instanties die daarover gaan (Projectteam Nieuwe Sluis Terneuzen, Zeeland Seaports, Rijkswaterstaat, GOL Gent-Terneuzen)?	3 Dit is al diverse malen aanhangig gemaakt bij zowel de genoemde partijen, als het ministerie van I&M. Door de VNSC wordt gekeken in samenwerking met Rijkswaterstaat en Zeeland Seaports hoe meer ruimte te creëren. Door het ontbreken van fysieke ruimte is dit geen gemakkelijke opgave. Echter, zolang er geen acceptabele oplossing is gevonden, zullen wij dit onderwerp blijven agenderen.
4 Heeft het College hierover al overleg gehad met de belangenverenigingen in de binnenvaart en is men, indien dit niet het geval is, bereid hierover met de belangenverenigingen in overleg te treden?	4 Er is al diverse malen gesproken met belangenvertegenwoordigers en uiteraard blijven we dat doen en zijn we bereid om met iedere belangenvertegenwoordiger in overleg te treden. Dit is zowel van belang voor het creëren van draagvlak voor een aangedragen oplossing als voor het inwinnen van suggesties voor mogelijke oplossingen.

Datum vragen: 14 juli 2015

Datum antwoorden: 11 augustus 2015

Verzonden:

Namens deze(n)

Burgemeester en Wethouders van Terneuzen,

secretaris, burgemeester,

Raadsgriffier gemeente Terneuzen

F.M.L. Lauret RA J.A.H. Lonink

OBERWESEL - ST. GOAR

Waarschuwingsposten traject Oberwesel - St. Goar

Per 1 december 2013 zijn er een aantal wijzigingen aangebracht in het Rijnvaartpolitiereglement betreffende het Rijngedeelte wat ook wel 'het gebergte' wordt genoemd. De wijzigingen zijn van tijdelijke aard en zijn tot eind 2016 van kracht. De CCR heeft via het overleg wat de ASV, BLN-Schuttevaer en CBRB hebben met de rijnvaartcommissaris gevraagd naar een zienswijze vanuit deze organisaties. Om deze zienswijze is verzocht om reden dat de CCR komend najaar wil besluiten om de tijdelijke wijzigingen definitief te maken. De volledige tekst is te vinden in hoofdstuk 12 van het Rijnvaartpolitiereglement. De ASV heeft daarop als volgt gereageerd (blauwe tekst);

1. De waarschuwingsposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:

a) op post A

aa) een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:

Aan de afvaart wordt aangeduid dat de waarschuwingspost in bedrijf is.

bb) aanvullend een alleen voor de afvaart zichtbaar wit knipperlicht:

Een samenstel met een lengte van meer dan 110 m vaart bij de Tauberwerth (gedeelte 3) stroomopwaarts.

b) op post B

een alleen voor de afvaart zichtbaar wit knipperlicht:

Een opvarend gekoppeld samenstel of een duwstel, waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt, vaart om de Betteck heen.

De in dit lid aangegeven lichten zijn door weersomstandigheden en/of omgevingslicht voor de scheepvaart vanaf een te geringe afstand goed zichtbaar. Met het gebruik van AIS en marifoon is het maar de vraag of deze lichten een toegevoegde waarde hebben.

2. Wanneer de afvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten A of B aangeduid.

Wanneer de opvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten D of E aangeduid."

Het nut en inhoud van dit lid is afhankelijk van het gebruik van de rode lichten door de mensen op de riviercentrale in Oberwesel. Als men voornemens is deze lichten te gebruiken als 'stoplichten' vanwege de invoering van ontmoetingsverboden, is de ASV daarop tegen. Met het gebruik van deze lichten om kenbaar te maken dat vanwege een calamiteit het riviergedeelte gestremd is, heeft de ASV geen moeite.

Bij de ASV is bekend dat een schipper een bekeuring heeft gehad voor het negeren van de rode lichten in de afvaart, terwijl er geen sprake was van een stremming.

Het gebruik van de rode lichten in dit riviergedeelte dient door de CCR duidelijker in de regelgeving worden geformuleerd.

"Artikel 12.03
Bijzondere vaarregels voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten

Bij de Bankeck (km 555,60 tot km 555,20), bij de Betteck (km 553,61 tot km 553,30) en bij de Jungferngrund (km 551,20 tot km 550,60) is het in bepaalde verkeerssituaties verboden te ontmoeten.

Het verbod tot ontmoeten geldt:

a) voor een opvarend schip of samenstel met een lengte van minder dan 110 m, met uitzondering van een klein schip, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a, aan dit schip of samenstel wordt getoond,

Bij de Betteck was het voor de wijziging al een goed gebruik dat er door de opvaart gewacht werd als er een koppelverband in afvaart aan kwam. Bij de andere twee genoemde locaties (Bank en Jungfrauen) is het elkaar ontmoeten geen probleem, mits de roergangers vakbekwaam zijn en voldoende kennis hebben van het specifieke karakter van deze bochten. Door goede afspraken te maken over de marifoon en het gebruik van AIS op een visualiseringssysteem (beiden verplicht) is het voor schepen korter dan 110 meter in de meeste gevallen niet noodzakelijk om te wachten.

Bij veel scheepvaartverkeer kan een ontmoetingsverbod op de genoemde locaties voor opstoppingen zorgen. De ASV is van mening dat het lid waarin de ontmoetingsverboden voor schepen kleiner dan 110 meter is opgenomen geheel kan worden geschrapt met behoud van het veiligheidsniveau of hoogstens alleen het ontmoetingsverbod voor de Betteck behouden.

Bij een verbod tot ontmoeten als bedoeld in de eerste volzin moet een opvarend schip beneden de Bankeck, de Betteck dan wel de Tauberwerth stilhouden, tot de afvarende schepen respectievelijk km 555,60, km 553,60 dan wel km 551,20 zijn voorbijgevaren.

Indien de in 12.02 lid 6 genoemde rode lichten voor de opvaart gebruikt worden als stoplicht is de locatie om stil te houden beneden de Betteck niet goed aangegeven. De lichten staan tegenover de Loreley, terwijl het nautisch gemakkelijker en veiliger is om tussen de lichten en de Betteck stil te houden.

Een opvarend schip, met uitzondering van een klein schip, moet bij het naderen van de Bankeck, de Betteck dan wel de Tauberwerth de afvarende schepen via de marifoon oproepen en hun verzoeken hun

categorie, hun naam, hun positie en hun vaarrichting op te geven.
Dit lid is ten opzichte van het gebruik in de praktijk niet correct geformuleerd. Door de afvaart wordt in de praktijk over het algemeen (met de komst van AIS is dat al veel minder geworden) gemeld bij Oberwesel, Geisenrücken, Kammereck, Betteck, Loreley en Bank. Vervolgens wordt die melding beantwoord door de eventuele opvaart. Dit lid draait dit onnodig om. De ASV adviseert dit lid aan te passen aan wat in de praktijk gebruikelijk is.

Een afvarend schip met een breedte van 15 m en meer moet bij km 548,00 op kanaal 18 “Oberwesel Wahrschau” oproepen en zijn categorie, zijn naam, zijn positie, zijn breedte en zijn vaarrichting opgeven.

Bij de ASV is de vraag opgekomen of dit lid nog een nut heeft. De meeste schepen en samenstellen die breder zijn dan 15 meter zijn tevens langer dan 110 meter. De riviercentrale Oberwesel kan op basis van de gegevens van het verplichte AIS beoordelen welk teken zij de opvaart kenbaar moeten maken in het geval er een samenstel afkomt breder dan 15 meter en korter dan 110 meter.

Tot zover de opmerkingen van de ASV.

Foto: Doortje Grooten

70 JAAR ASV

In de nieuwsbrief van augustus 2015 stond al vermeld dat de Algemeene Schippers Vereeniging 70 jaar bestaat en dat daar de komende nieuwsbrieven aandacht aan besteed zal worden. Als we de gehele geschiedenis van de ASV willen vertellen zal daar echter de gehele nieuwsbrief voor nodig zijn het komende jaar. Dat gaan we dus maar niet doen want, in het heden gebeuren er ook zaken waarvan het van belang is dat de binnenvaart ervan op de hoogte wordt gebracht door de ASV.

De ASV is met de nieuwsbrief, zoals we die nu nog kennen, in 1983 begonnen. De komende nieuwsbrieven zullen we vanuit het archief een aantal artikelen plaatsen die toen in de nieuwsbrieven hebben gestaan. Voor de een herkenning of herinnering omdat ze erbij waren. Voor een ander een leerzaam moment over de geschiedenis van de binnenvaart.

Veel leesplezier!

FLITSLAMPJES

Over de bemanningsvoorschriften is heel wat te doen. Er worden heel wat vergaderingen aan gewijd, waar men het –zo is te doen gebruikelijk- niet met elkaar eens. De ene partij vindt dat men het aantal bemanningsleden moet laten afhangen van de tonnagemaat van het schip, -boven 1000 ton een matroos erbij- anderen (w.o. de A.S.V.) voelen er meer voor de bemanningssterkte te laten afhangen van de scheepslengte. B.V. tot 70 meter: 1 schipper en 1 matroos (of 1 vrouw). Langer dan 70 meter: 1 schipper, 1 vrouw en 1 matroos. Men bepleit de mogelijkheid om bij verregaande technische voorzieningen, een matroos te mogen ruilen voor een boegschroefinstallatie. En gezien een vrouw als volwaardig als een volwaardige matroos geldt, zou men er ook een vrouw voor mogen inleveren. Nu hebben we horen luiden dat er zelfs spitsenschippers zijn die we voor zo'n ruiltje voelen…..
November 1984

Steeds vaker wordt er bij het aanbieden van een reis op de schippersbeurs de eis gesteld, dat een deel van de laadruimte (onder de roef, onder het voorherft) moet worden afgeschot. Over hoeveel precies, is niet iedereen op de hoogte. En nu we het toch over hoogte hebben: Bij minder dan 2 meter hoogte, geldt een diepte van twee meter. Bij meer dan twee meter, mag men tot drie meter gaan.
Januari 1986

Er komen bomen in het Rotterdamse havengebied. Dat houd de wind en de stof tegen en geeft de haven een wat minder kille aanblik. Jammer dat men bij de Rozenburgsluis ook niet op dat idee gekomen is. Het zou er inderdaad wat menselijker uitgezien hebben dan al die stompzinnige halfronde betonzuilen die daar de wind moeten tegenhouden. Je vraagt je af uit welke hoek de wind waaide toen dat halfzachte besluit genomen werd.
Augustus 1985

Al varen de meeste particuliere schippers "overal" naar toe, toch is er altijd een bepaald gedragspatroon geweest. Schippers die uitsluitend binnenland "doen" anderen zoeken het meer in zuidelijke richtingen en een groot deel zoekt het "hogerop" en varen meestal naar Duitsland. Toch is het juist deze categorie die jaren geleden de binnenlandse vaart als ook het varen naar België wat medelijdend aanzagen, maar zich nu regelmatig op de schippersbeurzen bevinden en met een zekere belangstelling de reizen op de borden bezien en soms zelfs –per ongeluk- zo'n reis aannemen. Zou er dan toch een stimulerende werking van de geordende markt uitgaan.
November 1984

JAARVERSLAG 1983 VAN DE ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Eerste alinea en opsomming onderwerpen.

Ondanks dat de binnenvaart in 1983 een slecht jaar heeft gekend is dat niet te merken aan de vereniging. Integendeel zelfs; de vereniging heeft dit jaar weer een aantal nieuwe leden in kunnen schrijven. Dus de verwachting dat de afsplitsing ledenverlies zou opleveren is dus niet uitgekomen. Er is zelfs nagenoeg geen verloop van het ledenbestand geweest. Het totaal aantal leden bedraagt nu 318, welke allen regelmatig hun contributie betalen. Het secretariaat heeft aan het begin van dit jaar de wanbetalers van drie jaar uit het ledenbestand gehaald, vandaar het ogenschijnlijk lage aantal.

Mervrouw Panman, onze nieuwe medewerkster is haar werk vol enthousiasme begonnen en is reeds goed ingewerkt. Ze heeft geen problemen met de verschillende bazen uit het team. Het team functioneert ondanks ontbreken van de juridische hulp van het servicecentrum, kennelijk tot tevredenheid van de leden. Er zijn tenminste geen klachten gekomen of opzeggingen uit ontevredenheid. Wel is gebleken dat het teamwerk ontzettend tijdrovend is, doch leerzaam. Vele zaken zijn tot een goed einde gebracht voor de individuele schipper, al is het wel opgevallen dat met iets meer zorgvuldigheid van de schipper, zaken voorkomen hadden kunnen worden.

Lijst van onderwerpen die voorkwamen in het jaarverslag van 1983:

- Zand- en grindvaart
- Noord-Zuidvaart
- Rijnvaart
- Zesbaksduwvaart
- Bietenvaart
- Kolenvaart
- Beurtvaart
- Slopen
- Commissie Binnenscheepvaart
- Bevrachtingscommissie
- Sociale Commissie Binnenschippers

BEVRACHTERS

Zoals over zo veel Nederlanders, worden ook over bevrachters grapjes gemaakt. Zij zouden als ze met een schipper onderhandelen over een vrachtprijs en voorgeven hierover met hun opdrachtgever te moeten bellen, alleen maar –voor de schipper onverstaanbaar- wat in de telefoon mompelen en dan met een stralend ja of een somber nee weer tevoorschijn komen. Maar dat zijn kletspraatjes. Makelaars in Scheepsvrachten zijn beëdigde mensen en houden zich niet met schijnvertoningen op. In de geordende markt –E.V. en N.Z.- is de taak van de bevrachter vrij eenvoudig. De tarieven liggen vast en hij kan soepel z'n charter invullen. Een wederzijdse handtekening, een –meestal vriendelijk- babbeltje met de schipper en het contract is gesloten.

Gecompliceerder ligt het op de vrije markt. Daar wordt nogal eens flink touwgetrokken over de vrachtprijs en deszelfs voorwaarden. Dan is de bevrachter nogal eens het wrijfhout tussen de schipper en de verlader. O, de bevrachter wil best een beetje meer betalen hoor, maar zie je, hij moet rekening houden met z'n cliënt… Een minder aardig trekje van sommige bevrachters is, dat ze de schippers tegen elkaar uitspelen. Tsja, als je die reis niet wil doen voor die prijs…., ik kan genoeg anderen krijgen. Komisch is dat de bevrachter in veel gevallen geen naam meer heef, als een schipper tegen z'n collega over de bewuste man spreekt. Dan wordt het een iemand in de derde persoon enkelvoud. Ja, "hij" wou me zoveel geven voor die reis naar Unteldebuntel, maar ik zei dat "hij" er minstens een mark bij moest doen en toen zei "hij"….. Waarschijnlijk is zo'n schipper bang dat z'n buurman er met de reis vandoor gaat, alsof deze geen uur in de wind ruikt wie "hij" is.

Ernstige conflicten tussen bevrachters en schippers komen hoogst zelden voor. Het is wel eens gebeurd dat een bevrachter dreigend zei: van mij krijg je geen reis meer, waarop de schipper terugkaatste: jij bent gelukkig niet de enige… Maar ook hier wordt de soep heel wat heter opgediend dan genuttigd.

Ondanks het feit dat –zoals hierboven reeds vermeld- de toerbeurt voor een bevrachter toch erg gemakkelijk is en hem heel wat werk bespaard, is hij geen voorstander van dit systeem. Misschien is het z'n eergevoel als makelaar te na, omdat er in een toersysteem zo weinig te makelen valt. Daarom toch een woord van lof voor het merendeel van hen die blijmoedig hun taak verrichten. Zelfs binnen de E.V. en de N.Z. Want het is toch wezenlijk waar zo: De bevrachter kun je niet missen, geen reis. September 1984

Schipperke

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Leeuwenstraat 13 - 3011 AL Rotterdam - Tel. 010 - 11 24 33/14 85 85 - Telex 23620

NIEUWSBRIEF

No. 1 - jan. 1986 - 4e jrg.

VOORWOORD

Het is 1986. De A.S.V. viert dit jaar zijn 40 jarig jubileum.
Kort na de oorlog begonnen als de organisatie die zich richtte op vooral de kleinere schepen, is ze nu de kleinste zelfstandige binnenvaart vereniging.
Het was een slopende tijd die 40 jaar. Tal van schippers hebben hun schip tot oud ijzer zien verschroten. Niettegenstaande dat bestaat hun bond nog steeds. Tegen alle verdrukking in tracht de A.S.V. haar bestaansrecht waar te maken.

Tijdens de laatste jaarvergadering zijn de belangrijkste uitgangspunten van de schippers op een rijtje gezet en door de leden bekrachtigd. Deze beleidspunten zijn nog ouder dan de vereniging zelf. Toch is het nu net als vroeger zaak om te waken dat ze overeind blijven.
Dogma's wordt er gezegd.
Overleving zegt de A.S.V. Wie van zijn principes afwijkt komt op een hellend vlak.

Wanneer de A.S.V. op zijn standpunt blijft staan, gaan wij verder zegt men en zal in de toekomst de A.S.V. een roepende in de woestijn zijn.
De A.S.V. is daar niet bang voor. Wanneer wij mede een nota opstellen voor de binnenvaart zal ze moeten beantwoorden aan de principes welke leeft onder de schippers.
Eenheid in de binnenvaart hangt niet af van overeenstemming tussen organisaties. Ook in 1986 zal de A.S.V. uw belangen, de belangen van de schippers verdedigen.

Op de bestuursvergadering van 1 februari heeft het bestuur dan ook de nieuwe taken verdeeld. Zij heeft namelijk volgens de niiewe statuten, een voorzitter uit haar midden gekozen en tevens de andere functies ingevuld:

Voorzitter	Dhr. A. Boere m/s "Leny B"
Vice Voorzitter	Dhr. J. Krol m/s "Idole"
Secretaris	Dhr. J. Strijker m/s "Explorer"
2e Secretaris	Dhr. C.A. Ooms m/s "Volharding"
Penningmeester	Dhr. P. Markusse m/s "Aisance"

Uiteraard worden deze mensen krachtdadig bijgestaan door de overige bestuursleden.
De A.S.V. wenst u verder een goede vaart in 1986.

C.A. Ooms

De A.S.V. Nieuwsbrief verschijnt maandelijks of vaker naar behoefte en wordt toegezonden aan A.S.V.-leden en -relaties

Redactie:
Algemeene Schippers Vereeniging
Leeuwenstraat 13 - 3011 AL Rotterdam - Tel. 010 - 11 24 33/14 85 85 - Telex 23620

CONTACT MET DE LEDEN

Van een goed A.S.V.-bestuurslid wordt verwacht dat hij – of zij – alles in het werk stelt om propaganda voor de vereniging te maken en nieuwe leden werft. De aanwas van nieuwe leden is van levensbelang voor elke vereniging omdat er nu eenmaal een natuurlijk verloop is. Schippers gaan met pensioen of doen mee aan bedrijfsbeeindiging. Leden die uit ontevredenheid weglopen, komen gelukkig de laatste jaren nauwelijks meer voor. Toch moeten we onversaagd doorgaan met het aantrekken van verse krachten om de vereniging sterker te maken en daarmee de stem van de binnenschipper krachtiger te laten klinken. Een van de vragen die door aspirantleden nogal eens gesteld worden is: Wat doet die A.S.V. nou eigenlijk voor de schippers. Eigenlijk bedoelt men: Wat doet het bestuur voor de leden. En dan ga je maar weer alle dingen opsommen die bestuursleden plegen te doen. Het frequent houden van bestuursvergaderingen. Het dagelijks bemand houden van het kantoor, waar de leden altijd terecht kunnen. Het zo goed mogelijk oplossen van problemen waar men mee worstelt. Het geven van voorlichting. Het zo efficiënt mogelijk samenstellen en verzorgen van nuttige informatie in de Nieuwsbrief . . . en natuurlijk het bezoeken van een groot aantal commissies waar we met vuur en zonodig te zwaard de belangen van de particuliere binnenvaart verdedigen. Er is sinds o.g. een jaar een zeer belangrijke commissie bijgekomen. Het V.P.B. (Vervoerders-Overleg Particuliere Binnenvaart).

Eigenlijk kan men het beter een Werkgroep noemen. De drie organisaties en de toerbeurtver. Noord-Zuid, zijn er in vertegenwoordigd. Het secretariaat wisselt per drie maanden, en berustte het laatste kwartaal bij de A.S.V. Het aantal afgevaardigden per vereniging is niet vast omlijnt, doch is meestal drie tot vier. Het grote belang van het V.P.B. is, dat de schippersorganisaties een serieuze poging doen om het over belangrijke zaken eens te worden en die eensgezindheid naar buiten uit te dragen. Uiteraard zijn er een groot aantal zaken, waar b.v. de O.N.S., de Federatie, de A.S.V. of N.Z. genuanceerd over denken. Maar voor het eerst staat voorop: Waar kunnen we elkaar in vinden. Een aarzelent begin van een eensgezindheid waar men van bepaalde zijde beslist niet gelukkig mee zal zijn. Doch waar wel terdege rekening mee gehouden zal worden. En willen we ooit met enig succes onze belangen verdedigen, dan zal het toch die kant uit moeten. Daarom is het dubbel jammer dat er nog altijd een grote groep particuliere schippers zijn die ook nu weer aan de kant staan. Want ook het V.P.B. kan pas goed tot haar recht komen als zij zich gesteund weet door de hele part.binnenvloot.

EVOLUTIE IN DE BINNENVAART

TUSSEN SCHELDE EN LA MANCHE

Het is al weer een paar jaar geleden, dat het eerste "grote" schip vanuit België de Franse grens overschreed. Het was een z.g. Dortmunder 67 meter lang 8.20 m. breed. Als we nu een voorlopige balans opmaken, springt een conclusie keihard naar voren. Een klein deel van Frankrijk is technisch in staat schepen tot 1300 ton op haar wateren te ontvangen, maar economisch absoluut niet. De reizen naar Frankrijk toe, zijn voor de grotere tonnematen aantrekkelijk en soms zelfs bijzonder lonend. Maar eenmaal leeg, is er voor deze schepen zeer weinig perspectief. Is de wachttijd voor een vijfmeterschip al veel te lang, zo o.g. drie weken, voor de grotere tonnages is acht tot tien weken leeg op toer staan eerder regel dan uitzondering. En dan nog moet een schip van 900 ton genoegen nemen met twee spitsenpartijtjes, 5 tot 600 ton. Begrijpelijk dat de meeste schepen na leegkomst direct rechtsomkeer maken.

Er zijn voor dat geringe ladingaanbod voor grote schepen wel enige redenen op te geven. Ten eerste is het gebied waar zij kunnen opereren (nog) relatief zeer klein. De voornaamste plaatsen die zij kunnen bereiken, vormen geen indrukwekkende lijst. Bethune, Vallennes, Douai, Rijsel en als enige zeehaven Duinkerken. Ten tweede, ontbreekt het in dit vaargebied ten enemale aan massagoed. In Duinkerken komen wel enkele zeeschepen binnen, maar wat zij aanbrengen: kolen, ertsen etc. is voor binnenlandse bestemmingen en daar komen geen buitenlandse schepen aan te pas. Echte transito overslag, zoals in Rotterdam en Antwerpen kent men er nauwelijks. De exportreizen zijn voor het grootste deel producten van het land zelf. Voornamelijk granen, wat kunstmest en natuurlijk veevoeders. IJzer en staalproducten staan – vooral de laatste jaren – op een laag pitje.

Ook het vervoer van metrorijtuigen, schijnt helemaal te zijn stopgezet, al-

JAARVERSLAG 1983 A.S.V.
(vervolg)

Commissie Binnenscheepvaart:
Deze commissie is inmiddels weer op gang gekomen onder voorzitterschap van de hr C.L.M. Roozemond, een man die uit de Binnenvaart voortkomt en dus enige ervaring heeft met de schipperij. De verladers en makelaars zijn echter tot nu toe nog niet verschenen. Zij vinden dat de onderwerpen in andere commissies ook besproken kunnen worden. De Reders echter doen wel mee, doch schijnbaar enkel om dwars te liggen. Inmiddels zijn er toch adviezen uit m.b.t.:

a. de kostprijsberekening voor grotere schepen
b. bedrijfsbeëindigingshulp
c. borgstelling van de gasolie in België.

Bevrachtingscommissie:
De veelheid van problemen welke op deze Commissie toekomen is te veel om hier op te noemen. Het schijnt dat alle moeilijkheden van de vrije markt binnen dit forum opgelost dienen te worden. Er zijn enkele zaken wat bijgeschaft zoals:

a. de nieuwe ijsrisicoregeling welke in voorgaande jaren niet goed functioneerde.
b. het omvaartarief binnenlands is op bepaalde bestemmingen aangepast.
c. het omvaartarief via buitenlandse plaatsen is herleid en heeft nu een andere structuur.

Voorts is er voor constructie en lading welke speciale voorwaarden behoeven, een blokvracht systeem ontworpen.

Sociale Commissie Binnenschippers:
Dit jaar heeft men over de concept-nota "Raamwerk", opgesteld door een werkgroep van de drie Welzijnsinstellingen, veel kritiek kunnen horen. Met name de drie sociaal economische organisaties, hebben het eensgezind afgewezen. De gevolgen van dat Raamwerk zijn zo verstrekkend dat wij het onverantwoord achten om enkel ten bate van subsidie voor welzijnszorg, de schipper zijn thuishaven te ontnemen.
Een gecoördineerd beleid is zinvol als het gaat om basisproblemen, zoals richtlijnen voor gemeentes inzake Gezondheidszorg, Ligplaatsbeleid, voorzieningen voor Water, Licht en Levensmiddelen. Doch het mag nooit zo ver gaan dat de schipper nergens meer thuis is.

Zo zijn er nog talloze andere zaken aan de orde geweest, waarover U in de Nieuwsbrief hebt kunnen lezen.

De Secretaris.

ALGEMEEN

DRIE LETTERS. . .
A. . . S . . . V . . . Drie willekeurige letters, maar niet willekeurig gekozen. Nee, beslist niet. Bij de oprichting, nu ruim zevenendertig jaar geleden werd gezocht naar een naam welke doel en streven van de vereniging duidelijk naar voren bracht. Het werd de Algemeene Schippers Vereeniging. De eerste letter van het embleem staat voor Algemeen. Geen beperking naar godsdienst of politieke gezindheid. Want het gaat immers om de welvaart en het welzijn van de hele particuliere binnenvaart. En die liggen voor katholieken, voor protestanten, voor links of rechtsdenkende schippers op hetzelfde vlak. Al te vaak is een kostbare eensgezindheid in de strijd om een redelijk bestaan verloren gegaan door religieuze en politieke versnippering. En zij die er belang bij hadden verdeeldheid onder de schippers te zaaien, wakkerden het vuurtje maar al te graag aan. Daarom de A. De A, van Algemeen en Allen samenwerken.

In dat licht bezien, is het van belang te weten wat onze organisatie van particuliere binnenschippers zich daarbij voorstelt, wat zij wil, nu en in de toekomst. Het antwoord ligt besloten in de naam van onze vereniging.
De S maakt duidelijk dat het om schippers gaat. De achtergrond daarvan is de overtuiging dat de Schippers, de particuliere in het bijzonder, een eigen plaats hebben in ons Nederlands vervoersbestel. Op die plaats, vervullen zij een belangrijke functie in de samenleving. Die samenleving immers is in al haar geledingen gebaat en zelfs in hoge mate afhankelijk van een goed functionerend vervoersapparaat. Handel en landbouw, kunnen er niet buiten en de industrie zou ten dode zijn opgeschreven, als zij niet

FA. DOORNEBAL

Kampen
Inbouw- en reparatiebedrijf van Scheeps- en Stationaire Motoren

Tel. 05202 - 12980
Werkplaats
Slagersplein 26
b.g.g. 05202 - 12624 of 11920

ALGEMEEN (vervolg)

verzekerd zou zijn van een soepellopende aanvoer van grondstoffen en een betrouwbare verzending van hun producten. Zonder dat is het hele maatschappelijk leven ondenkbaar. Het is duidelijk dat dit vervoer zo goed mogelijk en toch betaalbaar moet geschieden. De Schipper en zijn Schip staan hier borg voor. Uiteraard zijn er meerdere vervoerstechnieken. De spoorwegen, het wegtransport. En al hebben zij op een bepaald punt meer mogelijkheden als het binnenschip, – de auto kan in veel gevallen de goederen dichterbij de cliënt brengen en is vaak makkelijker op te lossen – omgekeerd heeft het schip mogelijkheden die de vrachtauto niet waar kan maken. Denken we in de eerste plaats aan het laden uit zeeschepen welke op stroom liggen. Daarnaast kan een gemiddeld binnenschip een veelvoud laden ten opzichte van een vrachtauto. Dit is vooral van belang voor ontvangers van grondstoffen. Vaak immers liggen een groot aantal schepen bij een bedrijf op lossing te wachten. Zou al deze lading in vrachtwagens zitten, dan was de zaak niet meer te overzien. Het schip is dus belangrijk, evenals de schipper die het bevaart. Maar om schip en schipper goed te laten functioneren, is het van groot belang, als men zich verenigd. Vandaar die V.

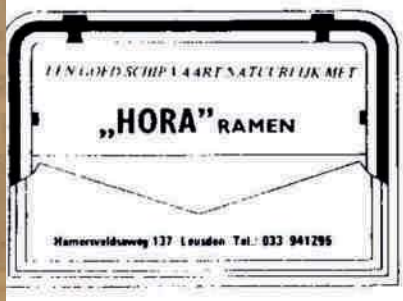
Wij geloven namelijk dat schippers niet buiten bundeling van krachten kunnen. Niemand kan op eigen houtje bestaan. Zeker niet in de huidige ingewikkelde maatschappij. Dat geld te meer voor een groep mensen, die uit de aard van hun bedrijf zo zeer op zichzelf zijn aangewezen.
De particuliere binnenvaart bestaat voor het overgrote deel uit eenmansbedrijven. Schippers handelen hun eigen zaken zelf af. Zij richten hun handel en wandel naar eigen goeddunken in. Dat is de charme van het zelfstandig ondernemer zijn. Dat doet niets af aan het grote belang om dingen die gemeenschappelijk gedaan kunnen worden ook inderdaad samen te doen. Helaas is nog lang niet elke schipper daar ten volle van overtuigd. Men ziet het belang van een vereniging niet in. Dat is te betreuren. Onze hele samenleving is immers uit belangengroepen opgebouwd? Groepen spreken met elkaar, groepen wegen hun belangen tegen elkaar af en soms bestrijden ze elkaar, waarbij de groep die het hechts verenigd is, de hoogste ogen gooit. Ook schippers moeten vaak onderhandelen en strijd leveren om overeind te blijven. Met verladers, met de overheid. Een schipper als eenling is in deze arena een zielig figuur, men ziet hem niet eens staan. Daarom kunnen particuliere schippers niet zonder een krachtige organisatie. Een vereniging die, met hen, voor hun belangen opkomt. De A. . . S. . . V. . . is zo'n Vereniging.

PERSBULLETIN

DE E.S.O. WAARSCHUWT SCHIPPERS TEGEN DHR. JEAN POTEAUX

De Europese Schippers Organisatie ziet niets in de voorstellen die verzekeringsagent dhr. Jean Poteaux uit Douai aan een aantal schippers in een rondschrijven heeft gedaan.
Alle diensten die hij bieden wil zijn zonder meer mogelijk binnen de huidige systemen.
De aktiviteiten die dhr. Poteaux ontwikkelt kunnen alleen maar tot verdeeldheid leiden in de binnenscheepvaart.
Dhr. Poteaux wil een kommerciële europese organisatie oprichten met agentschappen in de verschillende landen. Deze organisatie zal de naam dragen "Association Communautaire Europeenne de la Navigation Fluviale". Reders, partikulieren, verladers en bevrachters zullen er in deel kunnen nemen.
Het vervoer wat men zal kunnen bemachtigen wordt door aangesloten binnenvaartondernemers verricht, uiteraard buiten de bestaande toerbeurten om. Deze toerbeurten draagt dhr. Poteaux echter geen kwaad hart toe en hij wil ze ook niet kwijt want wanneer de Associatie tijdelijk geen werk heeft moeten haar leden weer op de toerbeurten kunnen komen.

De E.S.O. meent dat de partikuliere binnenscheepvaart, meer nog dan tot nu toe, zou moeten samenwerken om voldoende tegenwicht te kunnen bieden aan weg- en vooral het zwaar gesubsidiëerde spoorvervoer.
Betere afstemming van de binnenvaarttarieven met als basis de kostprijs van vervoer is zeker noodzakelijk. Ook de voorwaarden waaronder het vervoer per schip plaatsvindt zijn thans in de verschillende landen nog te verschillend.



POLLS

Uit de Scheepvaartkrant

Is de terugkeer van de brugwachter voor de hefbruggen langs de Gouwe volgens u een goed idee?

Ja zeker, dat lijkt mij een stuk veiliger
88%

Nee, de automatische aansturing van bruggen moet niet voor problemen zorgen
0%

Ik weet het niet
9%

Nee, ook brugwachters maken namelijk fouten
3%

Geef uw mening via redactie@scheepvaartkrant.nl
0%

Is het invoeren van een systeem waarbij ligplaats mag worden genomen als een schip in bezit is van een geldig communautair binnenvaartcertificaat een oplossing voor het ligplaatsenprobleem?

Nee, dat lost niets op
29%

Ja, daarmee wordt gewaarborgd dat alleen geregistreerde binnenvaartschepen ligplaats nemen binnen een gemeente
9%

Misschien
15%

Ja, als dan het beleid van 3 x 24 of 7 x 24 wordt afgeschaft
47%

Geen mening
0%

Wat bent u bereid te betalen voor een goed (open) afvalinnamesysteem waar alle Nederlandse schippers hun steentje aan bijdragen?

Niks
52%

Niet meer dan 30 euro per jaar
28%

Tussen de 30 en 100 euro per jaar
9%

Tussen de 100 en 200 euro per jaar
9%

Maximaal 300 euro per jaar
2%

Wat vindt u van het ligplaatsenbeleid voor het Merwedekanaal?

In dit beleid wordt te weinig rekening gehouden met de behoeften van de gebruikers van het kanaal
85%

Ik heb begrip voor het beleid maar ik ben er niet blij mee
0%

Het is een goed beleid waarmee misbruik van ligplaatsen voorkomen wordt
15%

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : ……

Voornaam : ……

Geboortedatum : ……

Post / waladres : ……

Postcode en plaats : ……

Naam schip: m/s s/s : ……

Telefoonnummer(s) : ……

Faxnummer(s) : ……

E-mail : ……

Tonnage : ……

Rechtsbijstandverzekering : ……

VERKLARING

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

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

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

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

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

Aanmeldingsformulier donateur

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

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

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: …….. Datum: ……

Handtekening:

……

uit de statuten:

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

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

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

Check de website

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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