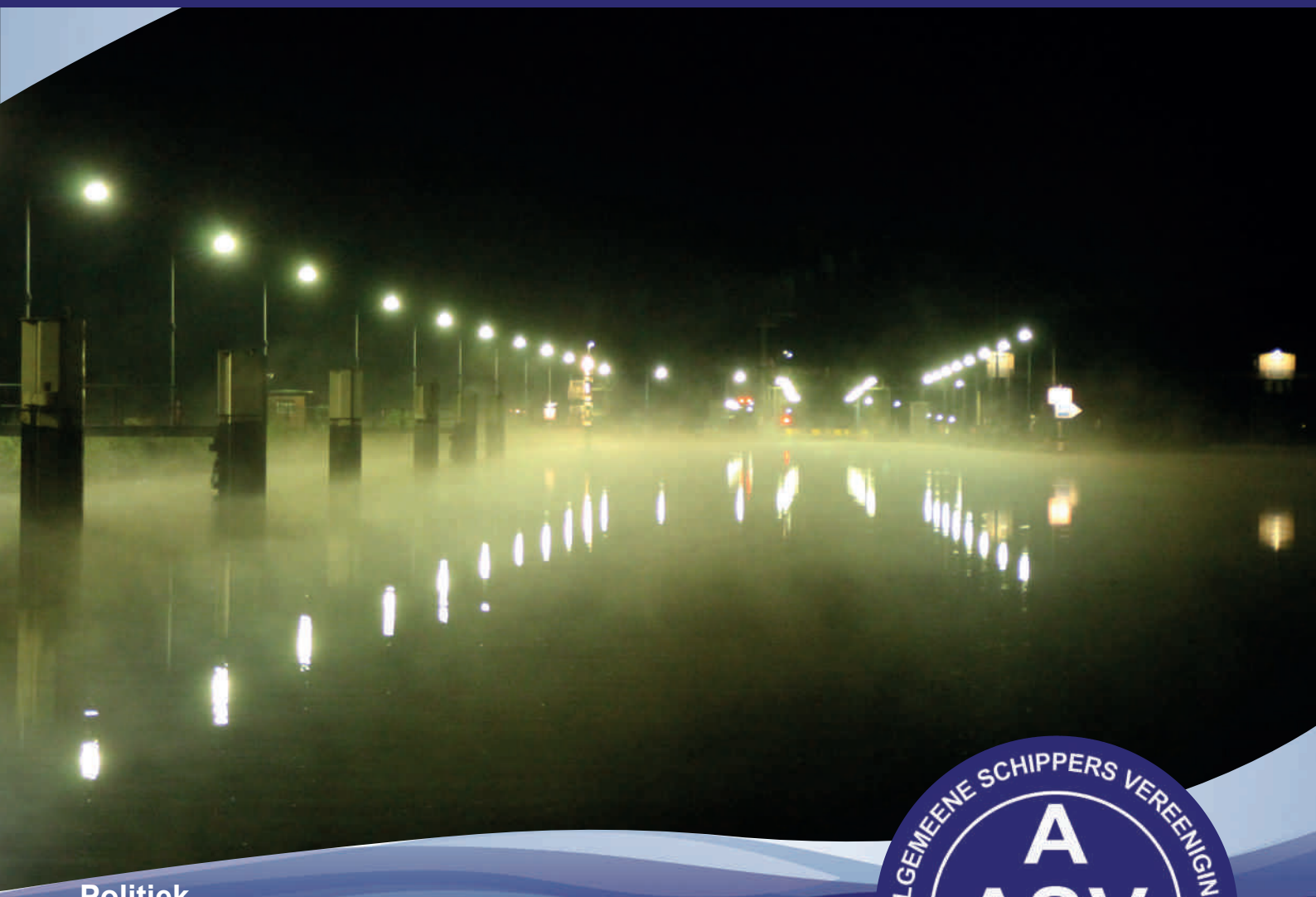
ASV Nieuwsbrief

Oktober 2017

December: maand van de cadeautjes en surprises?

- 5 december aanbieding ASV petitie onredelijk boetebeleid Binnenvaart Tweede Kamer
- 6 december ILT overleg: hoe gaat de evaluatie boetebeleid plaatsvinden?
- 7 december Algemeen Overleg Binnenvaart Tweede Kamer (oordeel zelf op de publieke tribune)



Politiek
Nautisch-Technisch
Verslag ledenvergadering
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

Waarnemend Voorzitter
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Foto voorpagina: Corrie Last

INHOUD

Voorwoord
4 Voorwoord

Ledenvergadering september 2017
5 Verslag
10 Rede middagdeel

Politiek
12 in gesprek met D66

Het schippersbestaan
13 Opstand in het zuiden
13 Doe er iets aan
14 Containergeschiedenis

Markttransparantie
17 Markttransparantie en Minister Schultz van Haegen

ILT
18 Boetebeleid
20 Een van de ingebrachte casussen
20 Wat maakt dit een voorbeeld dat het boete/ handhavingsbeleid onredelijk is?

Vervuilende binnenvaart
22 Het milieu en de grote leugens
22 Vervuilende binnenvaart

Nautisch technisch
23 Maximale afmetingen Wilhelminasluis Zaanstad aangepast
23 Op afstand bediende sluizen: URK wil stoppen met op afstand bedienen Urkersluis
24 ASV dient zienswijze in ten aanzien van Schutlengte en brugbediening bij sluizen
25 Positief bericht bouw nieuwe sluis Terneuzen

Walstroomverplichting
26 CCR protocol
28 Walstroom verplicht, brief aan de Staatssecretaris

Vaartijden
29 Handhaving vaartijdenbesluit

Ligplaatsen
19 Verslag Geertruidenberg
32 Regensburg ligplaatsverbod tegenover de “Regenmundung”
32 Reactie Zuid-Holland betreffende Klacht ligplaatsenbeleid Zuid Holland
33 Herinrichting Maashaven (langliggers)

Het geluid
34 Geluidloze ondergang

Flitslampjes
38 Flitslampjes
39 Suske en Wiske en..

Lezers aan het woord
40 Reling binnenvaartschepen
40 Patent vernieuwen

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Ja, het is echt zover; ik treed uit het bestuur en treed dus ook af als voorzitter. En dat aftreden uit het bestuur doe ik met pijn in het hart, dat mag u best weten. Want de ASV en de mensen binnen deze vereniging gaan mij aan het hart. Het feit dat ik met pijn in het hart afscheid neem als medebestuurder is een goed teken. Pijn in het hart omdat u, de ASV en de binnenvaart, specifiek de particuliere binnenvaartschippers zo waardevol bent.

De mensen in deze sector en daarbinnen het bestuur en de denktank die de verantwoordelijkheid op zich neemt deze vereniging draaiende te houden gaan me aan het hart, omdat ik er van overtuigd ben dat wij van groot belang zijn voor de maatschappij. En omdat ik ervan overtuigd ben dat die maatschappij zich niet genoeg bewust is van die waarde.

Het gaat me aan het hart, omdat ik ervan overtuigd ben dat die hele sector sterk ondergewaardeerd wordt.
Het gaat me aan het hart, dat de particuliere schippers veel te weinig respect verkrijgen.
Elke keer als er zo neerbuigend wordt gesproken over papa mama bedrijfjes dan raakt dat me in het hart.
Elke keer als het Ministerie het weer eens over “versterking van de sector” heeft en daarmee bedoelt dat die kleine bedrijfjes maar eens op moeten houden te bestaan, is het of ik een klap in mijn gezicht krijg.
En als ik van mensen, die oprecht denken het goed te bedoelen, “geruststellend” te horen krijg, dat het tekort aan kleine schepen echt geen gevaar vormt omdat België al met een oplossing bezig is, krimpt mijn maag samen.
Als ook die goedbedoelenden er al helemaal niets van begrijpen, wat dan?

En elke keer als ik de teksten hoor over die sector, die toch zo versnipperd is, weet ik dat men wil dat men deze sector onder de duim krijgt.
En hoe krijg je deze sector onder de duim?
Door grotere eenheden te creëren, die je kunt beïnvloeden als overheid.
Grotere eenheden zoals rederijen of grotere belangenverenigingen waar alle tegenstrijdige belangen op een hoop gegooid worden.

Het is ze gelukt wat BLN betreft en nu richt men de pijlen op de bedrijven zelf:
wat is het Ministerie van plan met die “versterking van de sector”?
Mensen, houd je ogen en oren open, want ook dat wordt een regelrechte aanval op al die niet-in-de-tang-te-krijgen particuliere bedrijven.

We horen meer en meer over financieringen van binnenvaartschepen door samenwerkingsverbanden, bevrachters en verladers, gekoppeld aan langlopende contracten: nog even dan is niemand meer “eigen baas”, niemand meer die op kan komen voor het belang van de vrije particuliere schipper.

Eenheid in matheid: Ger zei het destijds, wij hebben ervoor gewaarschuwd.
Het is ze gelukt wat BLN betreft, maar ons krijgt men niet in die verstikkende greep. Ons niet, want wij blijven trouw aan onszelf.

Want iedere keer als we onderwerpen op de agenda hebben gezet, die ertoe doen; of het nu over eventueel herintreden in de ESO ging of deel uitmaken van de BLN, was ik blij verrast en trots op deze vereniging.
Want U allen bent in staat te kijken naar de werkelijke drijfveren van anderen en van onszelf. U blijft trouw aan uzelf en gaat niet voor uiterlijke schijn.
De argumenten tellen, niet de functies of de connecties.

Nee, de schippers die hier aanwezig zijn, kunnen niet altijd de weg of de woorden vinden om uit te drukken wat men wil uitdrukken.
Maar als we samen zijn, wordt er oprecht naar elkaar geluisterd en nemen we besluiten waar we tot nu toe nog NOOIT over hebben hoeven zeggen: dat hebben we verkeerd ingeschat.
En daar mogen we trots op zijn. Daar moet u trots op zijn. En zo zie ik ook dat de mensen steeds vaker trots zijn om de ASV vlag in de mast te hangen.
Laat hem wapperen zou ik zeggen.

Want ik ben er dus trots op om deel uit te mogen maken van deze vereniging.
Voor schippers Door schippers: onze slagzin en een waarheid die pal overeind blijft staan.
De vereniging die mij als buitenstaander zo warm opgenomen heeft.
De mensen binnen de vereniging die niet kijken naar status, grootte van schepen of interessante taal: we kijken naar de inhoud.
Dat ik daar deel van uit mag maken, heb ik altijd als iets heel waardevols gezien.

Veel mensen spreken hun waardering uit over het feit, dat ik tijd en energie geef aan

de ASV maar de ASV geeft mij ook zoveel terug.
Het belangrijkste is een podium. Een podium om onder de noemer van deze sociaal economische organisatie de belangen van onszelf te kunnen verdedigen.

Maar de ASV geeft me ook een gevoel van saamhorigheid, je staat er niet alleen voor. Dat gevoel heb ik ook door willen geven aan anderen, lid of geen lid: je staat er niet alleen voor.
Iedereen kan weten dat de ASV er minstens voor zorgt dat de schipper gehoord wordt, dat het geluid van die schipper op belangrijke plekken terecht komt zodat iedereen kan weten wat er speelt in binnenvaartland.
Iedereen kan weten dat we op allerlei niveaus pleiten voor aanpassing van beleid op allerlei gebied.
En dat is noodzakelijk, want ze kunnen niet meer om ons heen: En dus doet het Ministerie Infrastructuur en Milieu en Minister Schultz er alles aan om de ASV buiten spel te zetten, maar dat gaat ze niet lukken:
Want….

Want ergens in Gallië was dat ene volk, dat onoverwinnelijke volk dat een toverdrank in zijn bezit had. En reken maar dat men alles deed om dat volk eronder te krijgen en die toverdrank af te pakken.
En net als dat kleine dorpje in Gallië, was er een vereniging in Rotterdam, die een toverdrank heeft waardoor men maar doorgaat.
De toverdrank is een mix van hoop, overtuiging, geloof in eigen kunnen en vertrouwen in elkaar en de overtuiging dat we wel moeten, want niemand anders doet het voor ons.
Maar net als bij dat dorpje in Gallië doet men er alles aan om onze toverdrank af te pakken. Probeert men ons buiten spel te zetten.

Probeert men de hoop te ondermijnen "dat lukt toch nooit, Europa wil het niet, het mag niet van de ACM, de CCR zal nooit wijken".
Probeert men onze overtuiging te breken: "die papa mama bedrijfjes zijn niet meer van deze tijd, Je kunt de vooruitgang niet tegenhouden, "
en probeert men het vertrouwen in eigen kunnen te ondermijnen: "Je kunt nooit een rol spelen als je geen mensen op kantoor hebt zitten, hoeveel leden hebben jullie nu eigenlijk helemaal, het Ministerie wil toch niet met jullie praten".

Kennelijk is men zo bang voor ons, dat het nodig is om alles te doen om die toverdrank af te pakken. Maar het zal niet lukken, want wij laten het niet gebeuren.
Want in tegenstelling tot dat dorpje in Gallië, groeit en groeit de ASV……We groeien omdat we de stem van de schipper zijn, en die stem moet gehoord worden. Want als mensen niet weten wat er gebeurt, dan kunnen we niets veranderen.

Wij moeten het verschil maken en ik wil u allen heel erg danken voor het vertrouwen dat ik zo sterk gevoeld heb. De waardering die vaak uitgesproken is en de kracht die er van deze organisatie uitgaat. Echt waar mensen, heel hartelijk dank voor de jaren dat ik me vol trots de voorzitter van de ASV mocht noemen. En natuurlijk blijf ik actief, wat dacht je dan? Ik blijf mijn uiterste best doen om brieven te schrijven, de pers te benaderen en mee te gaan naar overleggen. Stiekem hoop ik wel dat de druk, die ik toch de afgelopen jaren wel gevoeld heb, iets minder wordt, maar laat de anderen zich niet rijk rekenen, van mij zijn ze nog niet af. En jullie ook niet overigens! En nu….vergaderen!!

Sunniva

Ledenvergadering 16 september 2017

Verslag ASV ledenvergadering

Foto's Jessicavd Akker / Benjamin Lubbers

Opening
Om 10.05 opent technisch voorzitter Paul Markusse de vergadering. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs.
Sunniva Fluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen een spreekt de rede uit.

Goedkeuring agenda
De agenda wordt goedgekeurd.
Goedkeuring verslag
Het verslag van 25 maart jl. wordt goedgekeurd. De notulist wordt bedankt.

Mededelingen
Er gaan vaak steeds dezelfde mensen naar overleggen. Het bestuur stelt voor om na 5 overleggen een vergoeding van 150 euro te geven met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2017. We hebben het dit jaar 1 keer gedaan voor Sunniva, omdat er veel overleggen achter elkaar waren en het onmogelijk was om een reis te doen. Paul zegt dat er vroeger een halve ligdag vergoeding werd gegeven voor mensen die kantoordienst deden. Er komt een discussie in de zaal over de hoogte van het bedrag en over het aantal malen dat je naar overleggen moet zijn geweest voordat je vergoeding krijgt. Uiteindelijk wordt er voor gekozen om een pilot te doen, waarbij voorlopig het voorstel zoals het er ligt, wordt uitgeprobeerd en te kijken hoe het verloopt en wat de kosten zijn. In de voorjaarsvergadering komt het bestuur hiermee terug naar de leden.

Denktankoverleg
We hebben op 5 augustus weer een denktankvergadering gehad op de Spartivento. Het was heel gezellig met een stukje zeilen en een barbecue. Het was een goede vergadering, waar veel is besproken en uitgesproken. O.a. Agora en IL en T, onderwerpen die ook deze vergadering op de agenda staan. Ook hebben we het gehad over een vergoeding voor Liesbeth voor het maken van de nieuwsbrief en het onderhouden van de website. Liesbeth doet dit al jaren voor niks; er zit een heleboel werk in. De denktank was het volledig eens met een vergoeding van 125 euro per maand wat neerkomt op 1500 euro per jaar. De leden gaan hiermee akkoord. Maarten Valkema zegt dat wanneer Liesbeth er mee stopt de ASV een groot probleem heeft. Er zou eigenlijk iemand mee moeten kijken om het te leren. Sunniva; dat is ook een probleem, dus als iemand zich hier toe geroepen voelt; graag. Ilse Verboom werkt nu mee om de nieuwsbrief te maken. Zij kijkt of er geen taalfouten in staan en of de zinnen kloppen.

Agora
Er is natuurlijk nog steeds een motie in de 2e Kamer, die zegt dat er een pilot van 2 jaar moet komen om te kijken of Agora een oplossing is om meer markttransparantie te krijgen. De minister wil hier niks mee. Ook EVOfenedex niet. Zij praten alleen over beter opleiden, wat natuurlijk niet gaat helpen. Er is overleg geweest met allerlei partijen en alleen de ASV was voor. BLN had niet begrepen dat het voor de hele spotmarkt was, terwijl dit op allerlei overleggen waar ook de BLN bij was is gezegd en genotuleerd. We hebben verkiezingen gehad en er zijn veel nieuwe mensen in de politiek, die misschien weer andere inzichten hebben. Vooral de SP trekt er flink aan om Agora - of iets wat in ieder geval zorgt voor meer markttransparantie - van de grond te krijgen. Tijdens het middagdeel van de vergadering zijn de woordvoerder van de SP (Cem Laçin) en de beleidsmedewerker (Dirk Uijl) met binnenvaart in hun portefeuille aanwezig. De SP heeft samen met Partij van de Dieren en Groen Links een nieuwe motie ingediend, die is aangenomen. Hierdoor heeft de Minister de opdracht zelf met een voorstel te komen om markttransparantie in de binnenvaart te bewerkstelligen. Sunniva heeft telefonisch overleg gehad met het Ministerie daarover, waarbij het opviel dat de tendens is dat de binnenvaart maar moet wennen aan het feit dat het heel anders moet en de oude binnenvaart moet veranderen. Men wil gewoon van de oude binnenvaart af, wat betekent dat alle kleine schepen gaan verdwijnen en er dus steeds meer werk naar de weg gaat verdwijnen. Dat Nederland helemaal dichtslibt op deze manier, schijnt niks uit te maken. Mooi voorbeeld is het ONTB overleg van maandag waar de geluidseisen op de agenda staan. Nederland wil voorstellen dat schepen van voor 1976 als eerste aan de geluidseisen moeten gaan voldoen, omdat men er vanuit gaat dat schepen gebouwd na 1976 al aan de geluidseisen voldoen. We weten allemaal dat dat niet klopt. Het betekent wel, dat weer de oudere, vaak kleinere schepen - waar nu al een tekort aan is - gaan verdwijnen. In alle rapporten staat, dat het onmogelijk is om deze schepen aan de nieuwe geluidseisen te laten voldoen. Het lijkt er dus op dat Nederland een koude sanering wil. Nederland zegt dat Duitsland alles tegen houdt als het gaat om versoepeling van de CCR eisen, terwijl Duitsland toch duidelijk heeft geschreven dat er geen schip mag verdwijnen als het gaat om geluidseisen en schepen daar niet aan kunnen voldoen. In de 2e Kamer zijn meerdere moties aangenomen, waarin uitgesproken wordt dat de kleine binnenvaart niet mag verdwijnen door CCR regelgeving. Maar het Ministerie werkt de kleine binnenvaart via deze geluideisen juist uit de markt. Het lijkt gewoon beleid te zijn. Als je vraagt tijdens overleggen hoe het Ministerie hierover denkt, wordt het stil.

Rijnvaartcommissie
De Rijnvaartcommissaris is toegankelijker geworden naar de ASV toe. Daardoor is nu afgesproken, dat als de communicatie niet soepel verloopt tussen ASV en medewerkers van BLN (denk aan de ligplaatsenproblematiek), de directeur van BLN (Hester Duursema) zal zorgen dat er toch op een goede manier gecommuniceerd kan worden. Ook de duwbakken en tankschepen steunen ons geregeld. Het gaat dus steeds beter in de overleggen.

Geertruidenberg
Het gaat om 1 ligplaats voor de kleine binnenvaartschepen. Dit probleem sleept nu al jaren voort. David en Sunniva zijn naar een overleg geweest en het is afschuwelijk hoe men daar met de binnenvaart omgaat; een regio die van oudsher en nu nog steeds veel aan de binnenvaart te danken heeft. Er is helemaal geen wethouder in de gemeente die zich met binnenvaartzaken bezighoudt. De havenmeester heeft het daar voor het zeggen en bepaalt wie op die ene plek mag liggen en wie er weg moet liggen. Hij belt zomaar opeens dat je gelijk weg moet, ook als je niet aan boord bent en dreigt met wegslepen. We willen uitzoeken of een havenmeester wel zoveel macht kan hebben.

Bestuur
Het bestuur was in maart blij met 2 nieuwe krachten in het bestuur. Helaas hebben beiden om privéomstandigheden zich terug moeten trekken uit het bestuur. De denktank heeft voorgesteld, dat een nieuw bestuurslid eerst minimaal een half jaar mee moet draaien in de denktank om een beetje te kunnen kijken hoe het werkt in het bestuur/denktank en kan wennen aan de soms vele mails die binnenkomen. Daarvoor moet het huishoudelijk reglement aangepast worden. De leden gaan hiermee akkoord.

Zwartboek
Er is helaas niet zoveel aangeleverd voor het zwartboek als we graag hadden willen zien. Je hoort wel veel problemen, maar mensen vinden het schijnbaar moeilijk om het op te schrijven en aan te bieden voor het zwartboek. We kunnen zo niet goed aantonen hoe groot het probleem is. De zaken voor het zwartboek zijn in de vorm van casussen aangeleverd aan ILT, zodat die gebruikt kunnen worden voor de evaluatie.

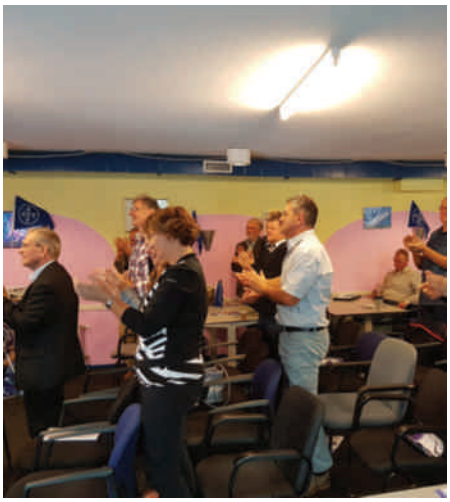
WBA
Sommige overleggen zijn heel zinvol, maar andere ook niet. Het WBA loopt best wel goed; de notulen laten wel lang op zich wachten en kloppen vaak niet. Wel is er het gevoel dat BLN op onze lijn zit.

WBR
Lenie van Toorenburg lijkt daar het opperhoofd te zijn en de ASV ervaart de manier van werken als volgt: wat je inbrengt maakt niet uit, want ze legt het toch naast zich neer. Ze is heel denigrerend naar de ASV-vertegenwoordigers toe. Sunniva meldde dat ze het gevoel had bijna oorlog te moeten voeren met de voorzitter van de WBR, werkzaam bij de haven van Rotterdam, om het voor elkaar te krijgen om met 2 mensen te mogen komen namens de ASV (waar BLN met 5 mensen vertegenwoordigd is).

CCR
De ASV heeft samen met BLN het rapport gemaakt over de ligplaatsproblematiek, maar in de officiële stukken staat alleen BLN genoemd. Daardoor lijkt het alsof BLN in dezen alle eer naar zich toe wil trekken. Ook het feit dat de ASV een half jaar lang heeft moeten vragen om de notulen alvorens we ze eindelijk mochten ontvangen, geeft aan dat de samenwerking nog steeds niet bepaald soepel verloopt.

Afscheid Sunniva
Na 8 jaar in het bestuur en vele jaren onze voorzitter te zijn geweest neemt Sunniva afscheid van het bestuur. Esther Lubber leest een bedankje voor van Ger en Tineke Veuger, die niet aanwezig kunnen zijn. Gerberdien le Sage leest een bedankje voor namens het bestuur en er is een staande ovatie van de leden en donateurs voor Sunniva. Er zijn cadeaus en bloemen

voor de vertrekkende voorzitter.



Rondvraag
Huub Ooms vraagt of er al meer bekend is over FIDEWA over tv kijken van personeel. Mariëlle heeft wat onderzoek gedaan. Andere bedrijven hoeven pas vanaf 3 personen te betalen en betalen ook nog eens minder dan de binnenvaart. Als het personeel zijn eigen tv en schotel of digitenne mee neemt, is er niks aan de hand. BLN is gebeld en die gingen in overleg, maar we hebben daarna niets meer gehoord. FIDEWA is niet bevoegd om te komen controleren aan boord. We zullen het afwachten en proberen meer te weten te komen.
Matthe Broeken vraagt of er al meer bekend is over nieuwe vaartijdenwet en bemanningsregels. Niets over bekend; er wordt al heel lang over gesproken en zal ook nog lang duren eer er daadwerkelijk veranderingen komen.
David Twigt vraagt zich af of denktank niet moet gaan nadenken of ook buitenlandse collega's lid kunnen worden van de ASV. In het buitenland heb je eigenlijk nergens meer bonden, die echt opkomen voor de belangen van de schipper. Misschien dat deze collega's lid willen worden. Dan zal de ASV wel een internationale bond moeten worden en zullen waarschijnlijk de statuten veranderd moeten worden. Ook zullen er dan natuurlijk taalproblemen ontstaan. Bestuur en denktank gaat er over nadenken en het komt op de agenda van de volgende denktankvergadering.

PAUZE

Deze middag is Sunniva technisch voorzitter geworden en verwelkomt de nieuwe mensen die erbij zijn gekomen voor de middagvergadering. Ook spreekt ze de middagrede uit.

Nautisch technische zaken
Het groeit de ASV weleens boven het hoofd, zoveel zaken er zijn tegenwoordig als het gaat om nautisch technische zaken. Afgelopen week weer naar Geertruidenberg geweest, waar het gaat om 1 ligplaats voor de wat kleinere schepen. Hier wordt al zeker 5 jaar over gesproken. De binnenvaart wordt gewoon gepasseerd en als je vraagt wie er in de gemeente verantwoordelijk is, krijg je geen antwoord. Er is helemaal geen ambtenaar voor de binnenvaart. Men vindt binnenvaart heel belangrijk, maar niet binnen de eigen gemeentegrenzen en dat is eigenlijk overal zo. In de 2e Kamer is er gelukkig een kleine kentering te zien en vinden steeds meer Kamerleden de binnenvaart belangrijk. Maarten meldt nog dat het overleg over de spertijden bij de Beekse Brug niets heeft opgeleverd: na onderzoek blijkt dat de spertijden helemaal niets uitmaken voor de files, omdat niet de brugopening de oorzaak is, maar de verkeerslichten. Hoewel iedereen dus weet dat schepen totaal zinloos liggen te wachten: de spertijden blijven wel. Jos zegt dat de verminderde bedieningstijden in Helmond geëvalueerd worden, maar de tijden blijven hetzelfde tijdens de evaluatie. Sunniva meldt dat David en zijzelf in Helmond bij de gemeente een gesprek hebben gehad, waarbij afgesproken is dat ze betrokken zouden worden bij de evaluatie: echter, er ligt wel een brief met de mededeling dat er geëvalueerd gaat worden, maar noch David noch Sunniva zijn uitgenodigd om deel te nemen aan de evaluatie.

Van Dijk advocaten
Ynke Ooykaas van Van Dijk advocaten gaat iedere keer een stukje schrijven in de nieuwsbrief. Het zou goed zijn als de binnenvaartondernemer zijn eigen algemene voorwaarden zou opstellen. Uit de zaal klinkt meteen, dat je als binnenvaart over het algemeen geen of weinig onderhandelingspositie is, dus dat heeft geen zin. Wel is het belangrijk om dingen goed met elkaar af te spreken. Ook moet er meer nagedacht worden over het veilig stellen van privébezit, zodat, wanneer je eventueel failliet gaat, je niet alles kwijt bent. Je komt ook nog regelmatig tegen dat dames die meewerken in het bedrijf, daar vaak niets voor krijgen als de partners uit elkaar gaan. Aan de andere kant: als het financieel zo slecht is gegaan, dat er nauwelijks verdiend is, valt er ook weinig te verdelen. Dat moeten mensen ook begrijpen. Maar als je samen een bedrijf hebt, moet je dat wel goed regelen, zodat er duidelijkheid is mocht het spaak lopen. Ook kun je een rechtsbijstandsverzekering beter bij een verzekering afsluiten, die bekend is met de binnenvaart. EOC zegt dat, wanneer je bij hun een verzekering afsluit met je binnenvaartschip, je een actieve rechtsbijstandsverzekering afsluit. Dit betekent dat je verzekerd bent als je aangeklaagd wordt voor schade of als jij zelf iemand wil aanklagen voor schade. Bij de pleziervaart krijg je alleen een passieve rechtsbijstandsverzekering en ben je alleen verzekerd voor als jij aangeklaagd wordt voor schade.

CCR
Er is een rapport gemaakt over ligplaatsen aan de Rijn door ASV, BLN en CBRB. Jammer dat het nu wordt aangeboden in de werkgroep en er alleen de naam van BLN onder staat, terwijl we het toch samen hebben gedaan. Dick van Doorn, Rijnvaartcommissaris, zegt dat het rapport via de ESO-EBU is aangeboden en daar is de ASV geen lid van. De tekst van het stekkerverplichtingsbord wordt aangepast. Nu ben je niet meer verplicht om er een stekker in te steken, als de generator maar uit is. Jos vraagt hoe het zit met de Ecdis-verplichting in Duitsland. Rijnvaartcommissaris antwoordt dat het niet geldt voor de Rijn, maar dat ESO-EBU niet blij zijn met de verplichting. Maar Duitsland ziet het helaas anders. Sunniva vindt dat de CCR een onneembare vesting is en is blij dat er meer democratie is bij Cesni. De Rijnvaartcommissaris meldt dat er verschillen zijn. Bij CCR overleg heb je 5 landen die unaniem moeten zijn in hun besluitvorming. Bij Cesni heb je 27 landen waarbij 25 % tegen mag zijn. Daar zijn ook landen bij die niets weten van de binnenvaart. Hij weet niet wat nu beter is. Matthe vraagt of er naast autoafzetplaatsen ook ligplaatsen worden gecreëerd. Dat is wel de bedoeling. Matthieu Tullemans zegt dat de akte van Mannheim eist, dat er vrijhavens zijn waar schepen kunnen schuilen als het hoogwater is of bij ijsgang. Deze havens zijn allemaal verdwenen; waarom is er nog een Akte van Mannheim? De Rijnvaartcommissaris antwoordt dat de Akte van Mannheim niet mag verdwijnen, want anders krijg je een kostenstijging op de Rijn van minimaal 25%. Sunniva zegt dat dat altijd wordt geroepen, maar de vraag is: wat is erger, de CCR eisen of het betalen van accijnzen?

ILT
De ASV heeft een petitie opgezet en heeft deze willen aanbieden aan de 2e Kamer. Door een fout van de griffie is dat niet gebeurd. De SP heeft zich ervoor ingezet en nu kunnen wij op 5 december as. alsnog de petitie aanbieden. Meerdere politieke partijen hebben er ook voor gezorgd dat er een evaluatie komt over de hoge boetes van het ILenT. Nu schijnt er een extern

onderzoeksbureau te komen, we moeten het maar weer afwachten. Piet Bennik merkt nog even op dat in de notulen van het IL en T overleg veel op- en aanmerkingen waren vanuit de ASV, maar daar wordt niets mee gedaan. Wij hebben ons dus gedistantieerd van deze notulen. Matthieu merkt op dat een buurman een jaar geleden een boete van 10.000 euro heeft gekregen, maar daar nog niets van heeft gehoord. Sunniva zegt dat je meestal na 3 maanden toch wel de boete binnen krijgt. Als IL en T aan boord komt om te controleren moet je vragen waar ze voor bevoegd zijn, want ze zijn niet altijd overal toe bevoegd. De ASV gaat vragen of er 's avonds na het werk tijdens rusttijden gecontroleerd mag worden.

Agora
Er is een motie aangenomen in de 2e Kamer voor een pilot van 2 jaar om Agora een kans te geven. De Minister is hier fel op tegen en komt met argumenten die zijn gelogen of die we al 20 jaar horen. Dus moet je het op een andere manier gaan proberen. BLN is ook tegen Agora en zeggen dat ze het niet goed hebben begrepen, terwijl ze toch al vanaf het begin bij allerlei overleggen zijn geweest, waar ook notulen van zijn gemaakt. Sunniva kreeg een uitnodiging om op korte termijn naar het Ministerie te komen om te verzinnen hoe de markttransparantie dan vorm moet krijgen nu AGORA geen optie blijkt te zijn. Dat heeft geen zin, want we hebben alles al een paar keer uitgelegd en alle stukken zijn in het bezit van het Ministerie. Uiteindelijk is er een telefonisch overleg geweest. Het is duidelijk dat niemand wat wil, alleen samenwerken moet de oplossing zijn, maar met welk doel? In ieder geval wil men kennelijk niets doen wat ertoe zou kunnen leiden dat de positie van de binnenvaartondernemer kan verbeteren. Sunniva heeft aan het Ministerie gemeld: "Er is altijd een spotmarkt nodig om de binnenvaart flexibel te houden, om schommelingen in aanvoer en waterstanden te kunnen opvangen. Maar het moet wel een gezonde spotmarkt zijn". De Minister wil een moderne binnenvaart en wil af van al die kleine bedrijfjes. Geen mama en papa bedrijfjes meer, zoals de Minister dat noemt. Men is willens en wetens bezig de kleine binnenvaart te laten verdwijnen.

ONTB geluidseisen
Een goed voorbeeld, waaruit blijkt dat men echt van ons af wil, is een nieuw voorstel van Nederland als het gaat om geluidseisen. Men wil nu de schepen van voor 1976 als eerste aan de geluidseisen laten voldoen, dus de meest kleinere en oudere schepen, waarvan men weet dat die niet aan de eisen kunnen voldoen; dat hebben alle rapporten bewezen. En dat terwijl er een motie ligt, die zegt dat de kleine binnenvaart moet worden ontzien als het gaat om CCR regels. Ook Duitsland heeft gezegd dat er geen enkel schip uit de markt mag verdwijnen alleen vanwege de reden dat ze niet aan de geluidseisen kunnen voldoen. Een van de voorstellen is: dan ga je gewoon A1 varen, maar dan heb je een groot deel van de dag dat je niet mag varen en dus minder omzet. Je kunt je schip minder flexibel inzetten en er verdwijnt werk naar de weg, terwijl men het juist andersom wil: werk van de weg naar het water. Ook wordt je schip natuurlijk minder waard als je hem niet altijd kunt inzetten. De Rijnvaartcommissaris zegt dat er voor de kleinere schepen voorstellen zijn om er wel aan te kunnen voldoen. Gerberdien: er wordt gezegd dat je dan 10% van je omzet moet investeren, maar je krijgt geen garantie dat het dan goed is en bovendien kun je dan niet meer beroepen op de hardheidsclausule. Waar overigens al jaren ongeveer 10 aanvragen in de la liggen, waar maar geen uitspraak over komt.

SP Cem Lacin
Cem Laçin is Kamerlid voor de SP en heeft o.a. vervoer in zijn portefeuille en komt uit Rotterdam. Nederland slibt dicht ondanks de vele investeringen in wegen. Daarom wil de SP meer kijken naar het spoor en vooral naar de binnenvaart. Wat moet er gebeuren? De politieke wil moet er zijn en daar moeten we aan werken. De SP wil kijken hoe de spotmarkt in te richten: Agora of iets wat daar op lijkt. Er moet markttransparantie komen: de schipper heeft een zwakke positie daarin. Daarom hebben we geprobeerd om Agora van de grond te krijgen. De Minister komt met een heel verhaal, maar niet met voorstellen om tot de goede markttransparantie te komen. Ook de ILenT moet aangepakt worden. Vroeger dachten ze nog met de sector mee, nu worden er boetes uitgedeeld via de AIS zonder te kijken waarom er te lang is gevaren. In de binnenvaart heb je veel meer boetes dan in andere sectoren. Er is veel bezuinigd op mensen en kennis bij ILenT. Ook mag regelgeving niet zo zijn, dat er goede duurzame schepen gesloopt worden. Het aantal kleine schepen is al enorm gedaald, terwijl deze schepen de concurrent kunnen zijn van het wegvervoer. Er moet druk gezet worden op Den Haag om resultaten te krijgen. We moeten gaan rammelen in Den Haag. De vraag is: wat verwachten we van de nieuwe Minister en hoe gaan we dat bereiken? Jos vraagt: technische regels zijn Europees, maar moeten worden geïmplementeerd worden door de landen. Kan Nederland gedeelten van deze regels zelf invullen? Cem denkt dat het mogelijk is, maar gaat de Minister zich daar hard voor maken? Is de politieke wil er? David merkt op dat er tal van enquêtecommissies zijn geweest, maar wordt het niet eens tijd dat er een enquêtecommissie moet komen om het Ministerie van I en M door te lichten. Het is een staat in een staat, dat grondig doorgelicht moet worden: ze liegen en dat is te bewijzen. Cem: je wilt een oproep doen om het Ministerie door te lichten. Ik deel je mening dus daar kunnen we naar gaan kijken. Matthieu zegt dat er een schip over een stuw vaart en je hoort niks van ILenT. Ze verslepen het schip met boten zonder ADN en diezelfde ILenT beboet ons als wij even iets niet helemaal op orde hebben. Nederland is aan een ramp ontsnapt: 2000 ton benzeen is heel gevaarlijk. Ronald vraagt zich af hoe hij dat rammelen in Den Haag moet zien. Hij ziet zichzelf nog niet met spandoeken in Den Haag staan. Cem: met een spandoek in Den Haag staan is niet van deze tijd. Je kunt tijdens het aanbieden van de petitie op 5 december of tijdens het AO waar je op de tribune bij aanwezig kunt zijn een ludieke actie bedenken. Ook kun je een mailbom naar het Ministerie sturen. Stuur maar in 1 keer 50.000 e-mails; daar worden ze niet blij van. Je moet met de 4 partijen, die aan de formatietafel zitten in contact zien te komen. Sunniva: de 2e Kamer is de laatste jaren wel meer geïnteresseerd geworden in de binnenvaart als het gaat om markttransparantie , ILenT en CCR eisen. Maar het Ministerie doet er gewoon niets mee, ze willen gewoonweg niet. Het is net een muur waar je tegen aan loopt. Piet zegt dat als Agora weer ter sprake komt in de Kamer, je de nadruk moet leggen op het milieuaspect. Je krijgt met Agora veel minder leegvaart. Jos zegt: als Kamermoties niet helpen, kunnen we dan met wetsvoorstellen komen? Cem: dat is een mogelijkheid, maar dan moet je wel samenwerken met andere partijen om een meerderheid te krijgen.

Rondvraag
Heel bijzonder maar er zijn geen vragen voor de rondvraag.

Om 17.15 uur sluit technisch voorzitter Sunniva Fluitsma de vergadering. Zij bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.

Foto: Corrie Last

sexy

Rede middagdeel

Heeft u ook zo genoten van het EK vrouwenvoetbal? De dames die de Nederlandse eer moeten redden in voetballand? Ik wel. Waarom eigenlijk? Is het vanwege het spel op zich? Waarom schaarde opeens heel Nederland zich achter deze dames? Zelfs de mannen van Voetbal International die in de aanloop naar het WK vrouwenvoetbal zich zo laatdunkend over hen hadden uitgelaten.

Wat maakte de eenheid? Voor mij was het heerlijk te zien hoe samenwerking kan verlopen, niet voor eigen status gaan maar voor het belang van het geheel. Zorgen dat die pass goed aankomt en een ander kan scoren. Dienstbaar aan het grotere belang. Geen schwalbes, geen oneerlijk spel maar er gewoon keihard voor gaan. En keihard was het soms ook in meerdere opzichten, keihard maar wel eerlijk. Prachtig! Niet kermend op de grond gaan liggen in de hoop op een vrije trap, maar gewoon doorgaan tot het niet anders kan. Ik zie heel veel parallellen met de binnenvaartsector in deze. De wanhopige schouderophalende reacties op alweer een verloren wedstrijd bij de mannen: “meer zat er niet in, het is het hoogst haalbare, de anderen waren nu eenmaal beter” is één op één vergelijkbaar met de teksten die wij in overleggen te horen krijgen. Het zijn teksten die we horen over zaken als de CCR regelgeving, over markttransparantie, verdwenen ligplaatsen, ingevoerde spertijden, of over de huisvuilsoap: “meer zat er niet in, het is het hoogst haalbare, de anderen zijn nu eenmaal beter”.

Dat dachten wij nu even niet. Als het niet genoeg is, dan moeten we er wat aan doen. En als anderen dat niet begrijpen, moeten wij het ze duidelijk maken.

Want natuurlijk kan het beter, natuurlijk kunnen wij beter. En meer zit er zeker in, maar niet als je je al bij voorbaat op de eigen helft terugtrekt. Soms moet je aanvallen als je iets wilt bereiken, soms moet je verdedigen als men aan wil tasten wat waardvol is. En dus vallen we aan met een voorstel AGORA als men maar de niet-functionerende vrije markt blijft verdedigen, waar de schipper meer en meer de slaaf wordt van bevrachters en samenwerkingsverbanden. Transparantie? Een contract moet je tekenen waarin je belooft dat je niemand op de hoogte stelt van het tarief waar je voor vaart.

En soms verdedigen we, zoals de particuliere schipper als hij met boetes geconfronteerd wordt die disproportioneel en onrechtvaardig zijn. Soms verdedigen we het bestaan van de diversiteit van de vloot, of een gewoonterecht zoals ligplaats nemen gedurende langere tijd.
Aanvallen en verdedigen op de momenten dat het moet. Dat is onze tactiek.
Niet kermend op de grond gaan liggen in de hoop op een vrije trap, maar gewoon doorgaan tot het niet anders kan. We knokken voor wat we waard zijn.

Ik zie heel veel parallellen tussen dat elftal en de binnenvaartsector. Zoals die schwalbes die we zo vaak bij die mannen zien, het oneerlijk spel. Één op één vergelijkbaar met de schwalbes, het spelbederf van Ministerie, Minister Schultz en andere bonden, en één op één vergelijkbaar met een reactie van de “verslaggevers”: als je ermee wegkomt heb je het slim aangepakt. Slim of onsportief? Het is maar hoe je het beziet:

- Is het slim of onsportief
  - als de ESO de ASV voor de helft van de overleggen buitensluit en daarna verbaasd doet dat de ASV dan geen deel meer uit wil maken van deze organisatie?
  - als je als collega-bond het verslag waar keer op keer om gevraagd wordt over ligplaatsen op de RIJN achterhoudt voor de ASV?

- Is het slim of onsportief
  - Als banken schippers dwingen grote nieuwe schepen te kopen, ook als zij graag met een kleiner, ouder schip zouden willen beginnen?
  - Als vervolgens iedereen zegt dat die schipper verantwoordelijk is omdat hij zelf zijn handtekening heeft gezet?
  - Als schepen ver onder water staan wat hypotheek betreft maar de banken, BVB en het Ministerie blijven zeggen dat het economisch best meevalt omdat er zo weinig faillissementen zijn?
  - Als kleinere schepen zelfs voor de meest elementaire zaken geen lening krijgen?

- Is het slim of onsportief
  - Als de EVO trots is op een bezuiniging van 1 miljard op de vervoerders in de binnenvaart?
  - Als de EVO dat doet door iedere vorm van samenwerking met als doel een eerlijker onderhandelingspositie voor de schippers te krijgen te ondermijnen?
  - Als de EVO zegt dat wij moeten zorgen dat meer jongeren gaan kiezen voor de binnenvaart?
  - als de EVO zelf geen enkele verantwoordelijkheid neemt voor de reden dat jongeren geen toekomst meer zien in de binnenvaartsector?

- Is het slim of onsportief
  - als Rijkswaterstaat zelf beoordeelt of haar eigen ligplaatsbeleid deugt in een hoorzitting?
  - als ILT zelf oordeelt over haar eigen boetebeleid als er beroep tegen aangetekend wordt?
  - Als ILT “vergeet” het deel van de motie uit te voeren waarin gevraagd wordt om een evaluatie van het boetebeleid samen met de sector?
  - als ILT zegt dat men samen met de sector het boetebeleid evalueert terwijl men een, niet nader genoemd, bureau inschakelt om het vuile werk op te knappen?
  - Als ILT naar de pers zegt dat men geen casussen aangeleverd heeft gekregen over het boetebeleid terwijl drie mails van de ASV daarover genegeerd zijn?
  - Als ILT zegt geen casussen te hebben terwijl er een klacht van de ASV ligt over een specifiek voorbeeld?
  - Als ILT zegt dat we dan maar een rechtszaak tegen de Staat aan moeten spannen als wij aantonen dat het boetebeleid in strijd met de Rechten van de Mens is?

- Is het slim of onsportief
  - als je zegt “We wisten niet dat AGORA over de hele spotmarkt ging”, terwijl dat werkelijk op ieder overleg, het symposium over de marktwerking, de hoorzitting en de

ASV vergaderingen is gezegd en genotuleerd?
    - dat er geen verslag gemaakt is van het rondetafelgesprek over AGORA en de Minister nu zegt niet te weten dat ACM heeft uitgesproken dat AGORA wel degelijk mogelijk is?
    - als je de jarenlange vraag om markttransparantie negeert ?
    - Als er een markttransparantie voorstel komt suggereert dat alleen ASV leden dit zouden willen, niet gebaseerd op enig onderzoek?
    - Als je met aantallen schippers en schepen goochelt zoals het de Minister goed uitkomt?
    - Als je keer op keer dezelfde onderzoeksbureaus gebruikt omdat die met uitkomsten komen die altijd hetzelfde zijn en in de lijn van de Minister?

- Is het slim of onsportief
    - als je als Ministerie op geen enkele uitnodiging van de ASV ingaat, noch op een vergadering komt, noch op het symposium marktwerking aanwezig bent en tegelijkertijd zegt dat je zoveel waarde hecht aan samenwerking?
    - als je bij dreigende blokkade in de Volkerak tegen de economische uitbuiting in de binnenvaartsector als topambtenaar tegen een medebestuurslid van de ASV liegt dat ik getelefoneerd zou hebben om de zaak af te blazen?
    - als je als Minister keer op keer aangenomen moties naast je neer legt over de binnenvaart?

- Is het slim of onsportief
    - als je als Ministerie met een truc de ASV uit het huisvuiloverleg zet terwijl die ASV zich aan alle afspraken heeft gehouden wat betreft het naar buiten brengen van informatie?
    - En als de collega bonden dan hun kaken op elkaar houden en de ASV niet steunen?
    - als het Ministerie, terwijl men nog in overleg heet te zijn over de huisvuilprocedure, in de Staatscourant laat plaatsen dat de besluiten al genomen zijn?
    - om vol te houden dat het huisvuilbeleid van de Minister draagvlak heeft omdat het aantal abonnementen stijgende zou zijn, terwijl we weten dat het er veel te weinig zijn om van draagvlak te kunnen spreken?

- Is het slim of onsportief
    - Als men de maatschappelijke kosten zoals ongevallen en congestie op de weg van de verschillende vervoersmodaliteiten niet door wil rekenen?
    - Als men met oneerlijke cijfers komt over uitstoot van binnenvaart versus uitstoot wegvervoer?
    - Als men het Europese Witboek vervoer waarin er een verschuiving moet plaatsvinden van wegvervoer naar binnenvaart naast zich neerlegt?
    - Als men ontkent dat een binnenvaartschip en haar motor duurzaam is en dus gekoesterd zou moeten worden?
    - Als men in een woord spreekt van “vervuilende oude” schepen, die zouden moeten verdwijnen terwijl ook die schepen milieuvriendelijk kunnen zijn waarbij zij bijvoorbeeld een CCR 2 motor en/ of zonnepanelen gebruiken?
    - Als men er vanuit lijkt te gaan dat tientallen vrachtwagens extra op de weg milieuvriendelijker zou zijn dan zo’n “oud” schip?
- Is het slim of onsportief
    - Als het Ministerie nog steeds zegt ervan uit te gaan dat in alle omringende landen op dezelfde wijze met de CCR eisen wordt omgegaan, terwijl bewijzen voor het tegendeel voorhanden zijn?
    - als het ministerie zegt dat de ASV nu eens op moet houden over de CCR eisen omdat ze anders ook andere zaken niet meer voor elkaar kunnen krijgen?
    - Als men doet alsof met het moratorium de grootste problemen opgelost zouden zijn?

- Is het slim of onsportief
    - als de provincie Zuid Holland verklaart dat men “na overleg” met de ASV overgegaan is tot het verwijderen van een ligplaats terwijl dit overleg nooit heeft plaatsgevonden?
    - Als er bewijs is dat spertijden bij de Beekse brug het vervoer over de weg niet helpen maar men het beleid niet veranderen wil?
    - Als Noord Holland bij een bijeenkomst over op afstand bedienen van 80 kunstwerken niet wil praten over de risico’s maar alleen over de kleur van het tapijt en de ontspanningsruimte?

Dit is maar een greep uit hetgeen wij dagelijks tegenkomen. Sommigen zouden het slim noemen, ik noem het spelbederf waar gerust een aantal gele en zelfs rode kaarten voor uitgedeeld hadden mogen worden. Maar ja, wij hebben geen scheidsrechter.

Ik heb er in de laatste nieuwsbrief een artikel aan gewijd, “liar liar” heet het. Want erg genoeg wordt het inmiddels gewoon keihard liegen wat we tegenkomen. Liegen en bedriegen; in de Kamer, tegen ons, tegen u. En niemand spreekt dat uit want dat is niet netjes en niet aardig en dat mag je niet zeggen. Maar ik spreek het wel uit. Want de sector of in ieder geval een deel van de sector willens en wetens de nek omdraaien, hoe lieftallig je het ook doet is ook niet netjes en ook niet aardig.

Nee, dan dat vrouwenelftal: daar zag ik geen spelbederf, die hadden geen schwalbes nodig.

Niet kermend op de grond gaan liggen in de hoop op een vrije trap, maar gewoon doorgaan tot het niet anders kan. Knokken voor wat je waard bent.

Want wat was de missie van dit elftal? De missie was helder en duidelijk voorafgaande aan dit toernooi: laat zien wat je waard bent. Niet meer, niet minder.

En dat is waarom heel Nederland het vrouwenteam in het hart gesloten heeft. Je hoeft niet per se te winnen als je maar laat zien wat je waard bent. En wie weet komt er een moment dat je wint. En dan deel je dat ook met elkaar, want je doet het met elkaar.
Dat is zoals ik het hier binnen de ASV heb beleefd: Geen schwalbes, niet door de vrouwen ook niet door de mannen, geen oneerlijk spel maar er gewoon keihard voor gaan. En keihard was het soms ook in meerdere opzichten, keihard maar wel eerlijk. Niet kermend op de grond gaan liggen in de hoop op een vrije trap, maar gewoon doorgaan tot het niet anders kan. Want in al onze eerlijkheid hebben wij ons kwetsbaar gemaakt, maar het heeft ook respect opgeleverd en vertrouwen in ons kennis en kunnen. We hebben een lange adem. En die lange adem laat zien dat, hoe vaak ook genegeerd, bespot en belachelijk gemaakt, we uiteindelijk gelijk hebben in onze analyses, met voorstellen durven komen over hoe het beter kan en voor vele organen inmiddels een serieuze gesprekspartner zijn. Zo serieus dat er soms alles gedaan wordt om ons buiten de deur te houden, buiten spel te zetten. Tja, we hebben een harde tackle en daar is men niet altijd van gediend.

Ik geef het stokje over aan het ASV bestuur in het volle vertrouwen dat we doorgaan op dezelfde weg: Geen schwalbes, geen oneerlijk spel maar er gewoon keihard voor gaan. Niet kermend op de grond gaan liggen maar gewoon doorgaan omdat het niet anders kan.

Dus mensen, laat zien wat je waard bent, want dat is veel! Dank voor het vertrouwen, de samenwerking de afgelopen jaren. Want natuurlijk blijf ik een onderdeel van deze mooie vereniging, dus geachte aanwezigen….goede vergadering, we gaan elkaar nog veel tegenkomen.

In gesprek met de heer Jetten (D66)

Naar aanleiding van een artikel in de Schuttevaer heeft de ASV naar de heer Jetten (D66) gereageerd met de volgende tekst

Geachte heer Jetten, ik wil graag van de gelegenheid gebruik maken om een aantal zaken toe te lichten.

1. Ja, het is geweldig als oudere schippers de kans krijgen nog iets over te houden van hun schip dat sterk aan waarde heeft verloren door CCR regelgeving. Het schip wat voor velen hun pensioen zou moeten zijn
2. Maar…..als we het hebben over oudere schepen hebben we het vaak DUS over kleinere schepen, en aan die schepen is nu al een tekort.
3. Dat betekent dat het misschien voor individuele schippers wel prettig is als uw ideeën doorgaan, maar het maakt wel dat de kleinere vaarwegen nog minder gebruikt zullen worden, dat bedrijven gelegen aan kleinere vaarwegen (ook in het buitenland) dus gedwongen worden over te stappen op vervoer over de weg. Dat lijkt tegenstrijdig met uw uitspraken (meer vervoer over water)
4. U denkt dat met uw voorstel de vergroening een boost krijgt, maar kleinere schepen die verdwijnen worden niet vervangen door andere schepen, omdat het economisch onhaalbaar is, die schepen varen nu al beneden kostprijs, dat wordt er niet beter op als men via nieuwbouw nog veel hogere bedragen zal moeten neertellen voor zo'n schip. Kortom: die schepen worden voor een groot deel vervangen door vervoer over de weg: is dat "vergroenen?"
5. U hebt de misvatting dat een oud schip "automatisch" minder groen is als een nieuw schip. Maar ieder schip kan zonnepanelen plaatsen, een CCR 2 motor (of andere groenere voortstuwingssystemen) plaatsen of op andere manieren "groen" vervoeren. Dat heeft niets te maken met het casco, wat om de zoveel jaar gekeurd wordt en aan eisen moet voldoen.
6. U spreekt, net als de Minister, alsof een oud schip zal verdwijnen met het verdwijnen van een "oude" schipper. U ziet over het hoofd dat juist het zorgvuldig onderhouden van deze schepen zorgt voor waardevolle duurzame vervoersmiddelen. Wat lost het op als die gesloopt worden? Waarom niet stimuleren om te vergroenen? Waarom niet stimuleren dat startende schippers juist wel op deze schepen kunnen beginnen?
7. Uit onze ervaring weten wij dat als schepen verdwijnen daarmee ook werk (vervoer over water) verdwijnt. In het kader van het Europese Witboek wil ik u erop wijzen dat het marktaandeel binnenvaart t.o.v. vervoer over de weg NIET stijgende maar DALENDE is.
8. Bovendien zien wij dat bij de kleinste schepen (de spitsen) je nu eigenlijk al kunt spreken van het bereiken van een kritisch minimum: er zijn er nog maar zo weinig van (300 nu t.o.v. 7.000 30 jaar geleden) dat we nu al niet aan de vraag kunnen voldoen (en nee, de vrachtprijs gaat daarmee niet omhoog omdat de vervoersmarkt in zijn geheel ongezond is, zolang Oost-Europese rijders voor de erbarmelijke tarieven rijden blijft het een ongezonde markt). Dat betekent dat hele vervoersstromen gaan verplaatsen van water naar weg. Waarom kiest D66 niet voor behoud van datgene wat waardevol is?

Reactie van de heer Jetten:
Dank voor jullie reactie. Mijn suggesties komt niet alleen voort vanuit het idee van vergroening. Tijdens mijn werkbezoeken van afgelopen zomer heb ik gesproken met enkele reders en schippers die hebben aangegeven dat zij zouden willen stoppen met werken, maar door schulden niet kunnen stoppen. Zij bepleitten bij mij om eens na te denken over een mogelijke stoppersregeling, zodat mensen op een fatsoenlijke wijze met pensioen kunnen gaan. Daarnaast moeten we kijken hoe we naast verdere vergroening van bestaande vloot ook de grootste vervuilers uit de vaart kunnen halen waarvoor vergroening niet rendabel meer is. Daarbij gaat het me niet om de grootte of de leeftijd van de schepen.

Tot slot ben ik het natuurlijk met jullie eens dat we alleen maatregelen moeten treffen die bijdrage aan verdere groei van de zeevaart en binnenvaart. Als blijkt dat een stop/sloopregeling daar niet aan bijdraagt, dan moeten we dat niet doen.

Nota bene: naar aanleiding van deze mailwisseling heeft de heer Jetten uitgesproken indien mogelijk bij de ASV voorjaarsvergadering aanwezig te zijn.

Foto: Marius Bijnsdorp

Opstand in het zuiden

In het Zuiden van Frankrijk zijn de tarieven om naar het Noorden te komen altijd al bedroevend laag geweest en de laatste jaren is het er alleen maar slechter op geworden. Vele schippers hebben dan ook de gewoonte om leeg terug te gaan, omdat de bevrachters in het zuiden niet te verwurmen waren om betere tarieven te betalen. Bevrachters hadden ook alle macht: er was nauwelijks werk vanuit het zuiden en de schippers zagen er tegenop afgebroken dagenlang te moeten varen of heel veel ballast te moeten zetten, met alle risico's van dien.

Nieuw werk, nieuwe kansen
Sinds kort is er nieuw werk op de markt gekomen. De schippers van onder andere de Octopus en de Serjos hebben de moed opgebracht te weigeren het werk beneden de prijs aan te nemen die redelijk geacht mag worden (vergelijkbaar met de prijs die betaald wordt van Noord naar Zuid). De schippers hebben 50 dagen lang geweigerd dat werk voor het te lage tarief aan te nemen. Uiteindelijk is er een redelijke prijs betaald voor werk van Salaise-sur-Sanne naar Brugge: euro's boven het voorgestelde tarief.

Leren rekenen
Schippers hebben te horen gekregen van (o.a.) de EVO dat ze moeten leren rekenen. Daarbij wordt "vergeten" dat als schippers geen enkele macht hebben om de prijs te bepalen het weinig uitmaakt of je wel of niet weet dat je beneden de kostprijs vaart. Er wordt ook "vergeten" dat schippers de ondernemers zijn die nog wel hun Algemene Ondernemersvaardigheden horen te behalen om tot het vak te mogen toetreden. Hoe zit dat met verladers?

De EVO zal dus toejuichen dat de schippers dat "kostprijs berekenen" nu hebben toegepast. Conclusie: er is berekend dat schepen beter langer leeg kunnen liggen om uiteindelijk een goede vracht te bedingen dan onder de prijs van de buurman aan te nemen en zo uiteindelijk, om snel aan te kunnen nemen, beneden kostprijs te werken. Kortom: de paar kleine schepen die er nog over zijn voor dit werk kunnen wel degelijk een redelijk tarief bedingen. Maar er is moed voor nodig om in deze tijd, waar het woord solidariteit bijna niet meer uitgesproken wordt, dit voor elkaar te krijgen.

Als organisatie die streeft naar een sociaal economische acceptabele situatie in de binnenvaart juicht de ASV deze ontwikkeling van harte toe. Wij spreken onze waardering uit voor de schippers die de durf hebben voor hun eigen positie op te komen.

Slag gewonnen, de oorlog nog niet
Wij beseffen, zoals de initiatiefnemers het zelf uitdrukken, dat er slechts een slag gewonnen is, de oorlog is nog lang niet voorbij. Maar zolang er nog schepen over zijn om dat werk te verrichten en zolang er mensen zijn die de strijd aan willen gaan tegen prijsdumping, zolang moeten en zullen we elkaar steunen in dit gevecht om ons voortbestaan.

Sunniva Fluitsma

Nota bene: De reden dat juist kleinere schepen dit hebben kunnen doen is het feit, dat de grote schepen in het zuiden daar niet weg kunnen. Zij zijn daar met veel kosten heengebracht en min of meer gevangen in dat gebied. Er zijn eigenaars van grotere schepen die maandenlang geen werk meer kregen, omdat ze tegen de bevrachter op waren gekomen. Dat is hoe de "vrije markt" werkt.

Doe er iets aan

Een kleine maand geleden is Heere Heeresma (bekend van zijn stukjes in de Schuttevaer) begonnen korte video's – 'Clips' – voor de site van Schuttevaer te maken. De bedoeling is om schippers gedurende een minuut of drie een podium te bieden over een onderwerp van hun keuze, zonder tussenkomst van journalist of redactie. Een eerste serie van vier afleveringen over het zwemvest en de verplichting die te dragen werd goed ontvangen en vond veel weerklank. Intussen is er een nieuwe serie opgestart met een titel, die niets aan duidelijkheid te wensen overlaat: 'Daar moeten ze iets aan doen!'

Los hiervan plaatste Heeresma gisteren een video op de site die tamelijk uniek is: een actieve schipper spreekt zich publiekelijk uit over de streken van bevrachters:

https://www.schuttevaer.nl/nieuws/vervoermarkt/nid27140-clip-8-thuiskomreisjes.html

Helaas verplaatste de redactie de video al na een paar uur van de voorpagina naar de pagina Vervoermarkt. Een item over een zeilwedstrijd vond men blijkbaar belangrijker.

Heb je een onderwerp voor Heere Heeresma, ben je in de buurt van Amsterdam en wil je je verhaal kwijt….neem dan contact met hem op. Je moet je wel realiseren dat je aan het woord komt en dus met beeld en geluid de ether in gaat.

Maar als je daar niet bang voor bent en een beetje goed van de tongriem gesneden bent, dan is het een goed middel om zaken aan de orde te stellen.

Zijn mail is Heeresma@hotmail.com, zijn telefoonnummer: 0031-655510544

Vertragingen containerterminals Rotterdam en Antwerpen

(Gebrekkig overslagsysteem Rotterdam zorgt voor problemen in de binnenvaart?)

Door: Leonard van Dodewaard en Mariël van Keulen

De laatste maanden is er nogal wat ophef ontstaan door de grote achterstand in de behandeling van het laden en lossen van containers uit en in de binnenvaart. Door de achterstand in de behandeling van de binnenvaart komen sommige schepen enkele uren c.q. dagen stil te liggen.

Er is inmiddels een overleg geweest tussen verladers en Evofenex om te proberen dit euvel te verhelpen.

Doordat Paul Markusse enigszins bekend is met deze vorm van vervoer, is hij benaderd over deze problemen en kon hij zijn zienswijze geven.

Het is een probleem van de vervoerders die een schip in daghuur hebben. Het schip ligt lang te wachten op lossing en/of lading, zodoende daalt de efficiëntie. Voor de particuliere schipper lijkt dat dit voor hem geen gevolgen teweeg brengt, maar dat is maar ten dele waar: als het schip moet wachten en de dagprijs loopt door, kost het de huurder geld en gaat proberen dit tegen te gaan.

Wat zijn op korte termijn gezien de makkelijkste oplossingen, die men denkt te vinden: minder grote hoeveelheden containers in een vaartuig óf het wegvervoer waar maar één 40 ft container of twee 20 ft containers per keer op gaan, ziet men helemaal als ideale oplossing.

Na dit bericht zet Ger Veuger de zaken nog eens op een rijtje: Problemen in Duitsland met het verzakte spoor aan de midden-Rijn waardoor er meer containers via het water moeten gaan. Hij vindt dat hier de gebrekkige overslag in de haven van Rotterdam aan het licht komt: de overslag via de wal. Het systeem van directe overslag (zeeschip/binnenschip) waarmee de Rotterdamse haven groot is geworden, wil men absoluut niet voor de containers. Hij geeft toe dat het op de wijze waarop het nu gaat, niet meer mogelijk is de manier van containeroverslag te veranderen. Maar tijdens de opbouwfase van de 2e Maasvlakte toen er nog geen kraan stond, zijn er ontwerpen geweest van onder andere vader en zoon Meeusen waarin een containeroverslag was voorzien waarbij dit wel mogelijk zou zijn geweest. Maar de eindconclusie is dat door de keuzes die gemaakt zijn er andere motieven leidend zijn geweest dan het maatschappelijk belang.

Wij varen met ons schip intensief containers en mede uit ervaring met droge lading boord-boord-overslag zijn wij ervan overtuigd dat directe overslag van containers niet mogelijk is en zeker niet gewenst.

Om Ger zijn visie te kunnen begrijpen zijn wij op zoek gegaan naar gegevens over de “Meeusen-methode”. Tijdens onze zoektocht kwamen wij het volgende tegen. Tussen 1957 en 1967 was er een enorme schaalvergroting van de zeeschepen. Er vond een verschuiving plaats van directe naar indirecte overslag. Om de bulkcarriers binnen een acceptabele tijd te kunnen lossen, kwamen overslagbedrijven uit op een scheiding van de behandeling van het zeeschip en de belading van de binnenschepen. Eerste voorbeeld EMO.

Partijen conventioneel stukgoed en pallets kunnen deels onafhankelijk van elkaar in verschillende ruimen van het schip worden gestuwd. Containers moeten echter allemaal, in een bepaalde volgorde, in rijen op elkaar worden gestapeld. Het precies in de juiste volgorde onder de kraan aanbrengen door de achterlandtransportmiddelen is feitelijk ondoenlijk. Het direct lossen van containers is op zichzelf wel denkbaar, maar is desondanks vrijwel niet toegepast. De snelheid waarmee de containerschepen gelost dienden te worden, werd blijkbaar onverenigbaar geacht met directe overslag. Het indirecte karakter van de containeroverslag leidde net als in de behandeling van massagoed tot de toepassing van een reeks nieuwe, gespecialiseerde apparaten.

Om optimaal te profiteren van de containers was het nodig een nieuw soort kranen voor de containeroverslag te gebruiken. Bij de bestaande draaikranen kwamen o.a. de volgende problemen aan het licht: de draaikranen waren in het begin van het containertijdperk uitgerust met één draad. Bij het oppakken kon de container gaan draaien (Rotterdam Waalhaven Steinweg Pier 2). Bij een ongelijke belading ging de container scheef hangen (Harderwijk containers gevuld met oud ijzer). Men vond dat de cabine te ver van de last was en dat bemoeilijkte het precies manoeuvreren.

Gezien het feit dat de containers in rijen in het schip waren gestuwd, was het zinnig om laadbruggen te gebruiken en het tijdrovende zwenken van de kranen te vermijden. Omdat containers vaste maten hebben, kon de ruimte tussen de poten van de brug daarop worden afgestemd. Zodoende zijn op gespecialiseerde containerterminals containerbrugkranen geplaatst.
De tijdsdruk is bij containerschepen in vergelijking met de bulkvaart veel groter. Ook de logistiek van de containers is veel complexer. Elke container is uniek en heeft een unieke herkomst en bestemming. Bij aankomst in de haven is van een groot deel van de containers de eindbestemming en de vervolgmodaliteit nog niet bekend bij de stuwadoor. Directe overslag naar een binnenvaartschip wordt pas interessant als in de haven van oorsprong al gestuwd kan worden op vervolgmodaliteit en bestemming. Gezien de zeer complexe stuwage van containerschepen en de beperkte informatie die de zeereder over een groot deel van de containers heeft, lijkt stuwage op achterlandbestemming en modaliteit hier voorlopig nog niet mogelijk. In 1966 werd de eerste container gelost in Rotterdam en begon de ontwikkeling van het vervoer van containers. Wij denken dat tijdens het ontwerpen van de 2e Maasvlakte de focus hoofdzakelijk bij automatiseren lag. Havenarbeiders zijn kostbaar en het is een kostenpost waar decennia lang al naar goedkopere oplossingen wordt gezocht. Persoonlijk vinden wij de manier hoe er in bijvoorbeeld Antwerpen wordt gewerkt beter. Gewoon mensen op

de kade het gaat bijna twee maal zo snel en wel zo veilig.

Wij zijn van mening dat de vertragingen in Antwerpen te wijten zijn aan het feit dat Kaai 730 (aan de binnenkant Delwaidedok) in zijn geheel naar 1742 (buitenkant Deurganckdok) is verhuisd en Kaai 420 (binnenkant Churchilldok) is inmiddels ook naar de buitenkant verhuisd. Zeevaart heeft altijd prioriteit. Daardoor komt het regelmatig voor dat ploegen die op binnenvaart gepland zijn naar een zeeboot overgeplaatst worden. Dan heeft dat verder weinig uitleg nodig dat dit vertragingen voor de binnenvaart met zich meebrengt. In Antwerpen moeten gewoon meer ploegen voor de binnenvaart beschikbaar komen bij voorkeur tussen 06:00 uur en 22:00 uur.

In Rotterdam lijkt het ons efficiënter als de binnenvaart met bemande (barge)kranen gelost en/of geladen worden èn dat er iemand ACTIEF bij de kraan de machinist instrueert, zoals dat in Antwerpen gebeurt. Voor Antwerpen en Rotterdam geldt dat als er (eindelijk) aan (wachtende) binnenvaartschepen gewerkt gaat worden, het wenselijk zou zijn dat er twee scheepslengten achter elkaar voor de binnenvaart ter beschikking zijn zodat als een schip klaar is de kraan naar het andere schip kan rijden en op de eerste plaats weer een nieuw schip kan komen liggen, zodat de kraan niet op het verhalen hoeft te wachten. Verder kan nog worden overwogen om schepen die weinig handelingen hebben (< 6) over andere schepen weg te werken.

De genoemde ideale oplossing tijdens het overleg tussen verladers en Evofenex klinkt heel bedreigend, maar de wegen zijn grotendeels dichtgeslibd. Als er te veel vrachtwagens komen, gaat deze bedrijfstak ook met lange wachttijden en vertragingen te maken krijgen. Dat is het probleem verplaatsen.
Verder kan nog medegedeeld worden dat de ontwikkeling, het gebruik en het vervoer van containers sowieso heel anders verloopt dan men aanvankelijk dacht. Als voorbeeld kunnen wij noemen de problemen met te lage bruggen door het gebruik van steeds meer high cube containers.

Geraadpleegd:http://www.dbnl.org/tekst/lint011tech05_01/lint011tech05_01_0005.php en bijlage 5 bij brief V&W/DGLM-2008/1103/d64069 (ook internet)

60

Markttransparantie en Minister Schultz van Haegen

Het officiële antwoord van de Minister op de motie betreffende markttransparantie (motie Laçin)

Geachte voorzitter,
Op 21 juni jl. heeft uw Kamer mij via de motie Laçin c.s. (Kamerstukken II 2016/17, 31 409, nr 164) gevraagd om voor 1 september in overleg met het veld te komen tot concrete voorstellen om de markttransparantie in de binnenvaart te vergroten. Met deze brief wil ik de motie beantwoorden.

Voorgeschiedenis
Het onderwerp markttransparantie in de binnenvaart is niet nieuw, wij hebben hier al vaker over gesproken. Ik heb in de afgelopen jaren diverse studies laten uitvoeren en u daarover gerapporteerd. Een uitgebreid overzicht van de bevindingen heb ik u recent nog toegestuurd (Kamerstukken II 2016/17, 31409, nr. 152) naar aanleiding van de motie Van Helvert en Smaling (Kamerstukken II 2016/17, 31 409 nr. 137). Uit deze studies komt steeds dezelfde conclusie: de ervaren problemen hebben te maken met de structuur van de sector, en schaalvergroting aan de aanbodkant is dan ook gewenst. Coöperatievorming zou een goed middel daartoe kunnen zijn. Kortheidshalve verwijs ik voor de nadere details naar de inhoud van de genoemde brief.

Op 24-2-2017 is de motie Smaling (Kamerstukken II 2016/17, 31 409, nr. 140) aangenomen, waarin verzocht wordt om een pilot met een veilingsysteem. Ik heb de mogelijkheid van een pilot verkend, en u over de uitkomst bericht bij brief d.d.6 juni 2017 (Kamerstukken II 2016/17, 31 409, nr. 158). De vertegenwoordigers van de sector bleken geen gedeeld beeld te hebben: de opvatting van de ASV bleek haaks op die van de andere aanwezigen te staan. ASV bepleitte als enige een verplicht veilingsysteem, geen van de andere vertegenwoordigers van de varende ondernemers, bevrachters en verladers voelde voor een verplichting. Een verplicht systeem zou bovendien op Europeesrechtelijke bezwaren stuiten. Een pilot met een vrijwillig systeem werd door geen van de aanwezigen zinvol geacht, omdat vrijwillige digitale platforms reeds bestaan.

Met deze informatie als achtergrond ben ik ter uitvoering van uw motie het gesprek aangegaan met het veld, zoals gevraagd. Ik heb gesprekken gevoerd met een twaalftal vertegenwoordigers van vervoerders, bevrachters, verladers en deskundigen op juridisch en economisch gebied. Ik kom tot de volgende bevindingen.

Afbakening van het probleem
De discussie over transparantie zoals die nu gaande is, spitst zich toe op het vervoer van droge lading, en dan met name de spotmarkt. Vervoerders hebben het gevoel geen partij te zijn voor de bevrachters die beter inzicht hebben in het ladingaanbod, en een sterkere positie in de bepaling van de prijs en de bijbehorende voorwaarden. Meer transparantie inzake ladingaanbod en prijzen zou de positie van de vervoerder versterken en leiden tot een betere prijs voor de vervoerder.

In de gesprekken is gebleken dat deze stelling zeker niet door iedereen onderschreven wordt, ook niet binnen de groep van de varende ondernemers. Inderdaad is de vervoerder vaak afhankelijk van de bevrachter, maar de verhoudingen liggen in deze sterk fluctuerende markt niet zo vast als gesuggereerd wordt. De vervoerder heeft de bevrachter nodig om vracht te krijgen, maar ook de bevrachter kan zijn rol niet vervullen zonder de vervoerder. De prijsstelling is voorts sterk afhankelijk van de waterstand: bij laag water is het aanbod van vervoerscapaciteit schaars en stijgen de prijzen, bij hoog water is het andersom. Beide partijen hebben elkaar nodig om op de langere termijn de markt in stand te houden. Vaak is er sprake van een jarenlange relatie tussen vervoerder en bevrachter, partijen kennen elkaar.

Markttransparantie
In alle gesprekken is stilgestaan bij de vraag wat onder markttransparantie verstaan kan worden. Het begrip markttransparantie kent verschillende aspecten, en dat geeft soms spraakverwarring. In de gesprekken kwam naar voren:
1. De transparantie in de keten: welke partij heeft welke rol? De vraag spitst zich in deze discussie met name toe op de rol van de bevrachter.
2. Transparantie van het ladingaanbod: door gebrek hieraan is de match tussen vraag en aanbod soms moeilijk.
3. Transparantie van de prijsvorming en inzicht in de actuele prijzen.

Op het eerstgenoemde aspect ben ik al uitgebreid ingegaan in mijn brief van 24 maart (Kamerstukken II 2016/17, 31409, nr. 152) naar aanleiding van de motie Van Helvert en Smaling (Kamerstukken II 2016/17, 31 409 nr. 137). Het klopt dat bevrachters kunnen optreden als makelaar tussen verlader en vervoerder, maar ook de rol van de verlader kunnen overnemen. Bevrachtingskantoren zijn in die gevallen logistieke dienstverleners, die ook de met het transport gemoeide risico's overnemen van de verlader. Het simpele feit dat er verschillende modellen gehanteerd worden, is echter geen aanleiding om in te grijpen.

Het tweede aspect, gebrek aan inzicht in het ladingaanbod, was aanleiding voor de motie waarin gevraagd werd om een pilot met een veilingsysteem waar alle ladingaanbod zou passeren (Agora). Ik heb u in mijn antwoord de bezwaren van een verplicht systeem geschetst. Er bestaan wel digitale platforms die ladingaanbod en vervoer bij elkaar brengen, zoals Bargelink en 4 Shipping.Een digitaal platform beoogt door gebruikmaking van moderne technologie de match tussen vraag en aanbod te vergemakkelijken en de efficiency te verhogen. Of een dergelijk platform kan voorzien in de wensen van de gebruikers staat of valt met de omvang: er moet voldoende aanbod van zowel lading als vervoerscapaciteit zijn.Het recent opgericht 4Shipping is groeiende.

Het derde aspect betreft inzicht in de prijzen. Zoals gezegd kunnen prijzen sterk fluctueren, afhankelijk van fluctuaties in vraag en aanbod. Daarnaast zijn ook de vervoersvoorwaarden van belang, een prijs zonder inzicht in bijbehorende vervoersovereenkomst heeft weinig betekenis. Er zijn wel platforms waar ondernemers inzicht kunnen krijgen in actuele vrachtprijzen. In mijn genoemde brief van 24 maart ben ik ingegaan op de mogelijke nadelige effecten voor de vervoerder van een verdere transparantie: de onderhandelingsruimte wordt door verregaande transparantie ook voor de vervoerder sterk ingeperkt. Verschillende gesprekspartners hebben mij ook nu weer op dit risico gewezen.

Voorstellen ter verbetering van de markttransparantie
Geen van de gesprekspartners, met uitzondering van de ASV, ziet heil in verdere regulering van de markt door de overheid. Het idee van een verplicht veilingsysteem is reeds aan de orde geweest en om de aan u toegelichte redenen verworpen.

Veel gesprekspartners wijzen op de voordelen van verdere samenwerking in de keten of tussen varende ondernemers. Dat kan zowel horizontale als verticale samenwerking betreffen. In mijn optiek moet het initiatief hiervoor bij de sector zelf liggen. Omdat de huidige structuur van de binnenvaart bijdraagt aan prijsvolatiliteit, logistieke innovatie belemmert en verduurzaming bemoeilijkt, is structuurversterking van de sector voor mij een belangrijk punt. Ik ben momenteel samen met de brancheorganisaties aan het verkennen welke acties we hiervoor kunnen opnemen in het dit najaar uit te brengen werkprogramma Maritieme Strategie.

Ook wordt meermaals gewezen op het nut van een goede marktobservatie, waarin met name betrouwbare informatie over trends in prijsontwikkeling en middellange-termijnprognoses van de markt relevant zijn. Ik heb de afgelopen jaren ingezet op een verbetering van de Europese marktobservatie, die in opdracht van de EU door de CCR uitgevoerd wordt. Zo heb ik afgelopen jaar door onderzoeksbureau Panteia aanvullende analyses laten uitvoeren die ook benut zijn in de CCR-rapportages. Ik wil deze inzet jaarlijks herhalen en zal ook met het CBS en met het CCR-secretariaat bekijken waar de informatie nog beter kan aansluiten bij de behoefte in de sector.
Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

ILT

Boetebeleid ILT

Tijdens het laatste overleg bij ILT is er, op aandringen van de ASV om de aangenomen Kamermotie uit te voeren, dan toch eindelijk gesproken over de evaluatie van het handhavings- en boetebeleid met betrekking tot de binnenvaart. In een mail geeft ILT een schets van het beoogde onderzoek.Daarnaast geeft ILT een terugmelding over de ontvangen casussen.

Evaluatieonderzoek uitbesteed maar aan welk "onafhankelijk onderzoeksbureau"?
De directie van de Inspectie Leefomgeving en Transport heeft besloten het evaluatieonderzoek uit te besteden aan een onafhankelijk onderzoeksbureau, de naam van het betreffende onderzoeksbureau is niet medegedeeld aan ons (de ASV), laat staan dat in overleg met de sector een onderzoeksbureau is aangesteld.

Wijze van evalueren eenzijdig vastgesteld door ILT
We lezen in een mededeling van ILT dat het onderzoek dat ILT voor ogen heeft uiteen valt in:

- een vergelijkend onderzoek naar de hoogte van de boetebedragen met andere modaliteiten,
- een onderzoek naar de werkwijze van het toezicht op de Binnenvaartwet tot het onherroepelijk vaststaan van de boete. Centraal hierbij staat de vraag of in elke fase recht wordt gedaan aan de rechtsbeginselen, bijvoorbeeld of een inspecteur de juiste bevoegdheden gebruikt. ILT zal in het kader van dit onderzoek het onderzoeksbureau ook opdracht geven om interviews af te nemen in de sector. Daarbij worden vragen gesteld over de beleving van het toezicht maar ook over de kennis van de betrokkenen, de mate van organisatie en redenen van (niet) naleving.

Dat betekent dat een aantal zaken zoals:

- zijn de boetes wel of niet in strijd met de Rechten van de Mens? Of
- Zouden deze boetes wel onder bestuursrecht moeten vallen?
- Zijn de boetes evenredig met het eventuele ontstane gevaar?
- Zijn de boetes evenredig in overeenstemming met het genoten economische voordeel?

Hierbij niet aan de orde komen.

Geen goedkeuring voor deze wijze van evalueren van de sector
Er is niet aan de sector voorgelegd of dit de wijze is waarop de evaluatie zou moeten plaatsvinden laat staan dat er sprake is van enige vorm van "goedkeuring" voor deze werkwijze vanuit de sector

Hoe te evalueren?
Voorafgaande aan deze mededeling vanuit ILT heeft de ASV diverse pogingen gedaan te bespreken hoe en waarop er geëvalueerd zou moeten worden
Na diverse malen gevraagd te hebben aan ILT om aan te geven op welke wijze ILT de casussen aangeleverd wilde hebben heeft de ASV ten langen leste een voorstel gedaan om dan een format aan te leveren.

Minister informeert de Kamer onjuist
Tijdens het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer wist, enkele dagen nadat de ASV met het voorstel kwam om een format te ontwikkelen, de Minister aan de Kamer mee te delen dat de sector al een format over de evaluatie van het boetebeleid had ontvangen en tevreden was met de wijze waarop dat format eruit zag. Op het moment dat de Minister dat mededeelde was er nog geen format toegestuurd door ILT aan de verschillende organisaties, laat staan dat dit met volledige instemming tot stand gekomen zou zijn. Dit geeft wel aan hoe ILT omgaat met de vraag om deze evaluatie en de wijze waarop de Kamer wordt voorgelicht.
Uiteindelijk heeft ILT een format gestuurd, op welke wijze de organisaties hun casussen aan zouden moeten leveren, waarop de ASV een tegenvoorstel heeft gedaan. Daar kwam geen antwoord op vanuit ILT, waarna de ASV de format dan maar op een wijze heeft ingevuld zoals we denken dat daarmee de zaak het meest recht gedaan wordt.

Zienswijze van ILT over het Format voor de casussen boetebeleid en handhavingsbeleid:
Het doel van de in te brengen casussen is volgens ILT om na te gaan of er sprake is van een redelijk dan wel onredelijk boetebeleid en handhavingsbeleid. Het is, stelt ILT, nadrukkelijk de bedoeling om naar voorbeelden uit de praktijk te kijken en dus niet naar theoretische casussen. Tot slot dient te worden opgemerkt dat de inbreng van een casus niet kan leiden tot vermindering van de boete van dat individuele geval. Voor het bestrijden van de opgelegde boete kan de belanghebbende gebruik maken van de bezwaar- en beroepsprocedure.

Dit was de tekst die de ASV naar ILT en alle betrokkenen (ook de andere bonden) daarover heeft gestuurd

Tekst 1ASV
Geachte leden van het Strategisch Brancheoverleg

Hierbij wil ik u namens de ASV mededelen dat de wijze waarop de evaluatie via dit format gestalte dreigt te krijgen o.i. niet in lijn is met de opzet van de evaluatie zoals ten grondslag ligt aan de aangenomen motie.

De evaluatie is een voorstel vanuit de Tweede Kamer vastgelegd in een aan-

genomen motie. Aan die evaluatie gingen klachten vooraf betreffende de hoogte van de boetes en de wijze van handhaven. Naderhand is daar een petitie op gevolgd getekend door ruim 2.000 ondertekenaars.

O.i hoort de evaluatie recht te doen aan de reden waarom zij tot stand gekomen is. Wat we hier als voorstel zien is dat er op individueel vlak casussen aangeleverd kunnen worden die dan per stuk bekeken/beoordeeld zouden moeten worden. Dat gaat voorbij aan de kern van bepaalde vragen, zoals ik ook al aangegeven heb in het laatste overleg.

Ongeacht of en wie een bepaalde boete heeft gekregen en of diegene dan wel of niet een zienswijze heeft ingediend is de vraag volgens ons; wat vinden wij van de bestuurlijke boetes zoals ze er nu liggen ? Onderverdeeld in:

- Wat vinden we van de hoogte van de boetes (proportionaliteit)? (eventueel onderverdeeld in categorieen schepen). Wat willen we aanpassen?
- Wat vinden we van de wijze van handhaven? Waar kan het beter?
- Zijn de boetes overeenkomstig de uitgangspunten van ILT? Zo niet, wat kunnen we verbeteren?
- Zijn de boetes overeenkomstig de uitgangspunten van de rechten van de Mens? Zo niet, waar dient het aangepast te worden?
- Bereiken de boetes het gewenste effect? Zo niet, waarom niet?
- Wat zijn de eventuele bereikte (negatieve) neveneffecten van de boetes? En wat moet er dan veranderen?

Ik stel hierbij namens de ASV voor het format dus breder te trekken dan dat wat er nu ligt.
Sunniva Fluitsma
Vervolgens zag de ASV zich na een overleg genoodzaakt hier nogmaals over te reageren naar ILT en gesprekspartners toe: Tekst 2 ASV

Geachte deelnemers aan het Strategisch Brancheoverleg

Naar aanleiding van de vergadering en het voorstel van een format tbv de evaluatie wil de ASV hierbij reageren. In de vergadering werd bij diverse voorbeelden gemeld dat betreffende voorbeelden niet besproken hoefden te worden omdat dat allemaal via een casus in te brengen zou zijn.
Bij het door ILT aangeleverde format echter gaat het alleen om daadwerkelijk uitgeschreven boetes. De motie spreekt echter net als wij (ook in de petitie) over een boete én handhavingsbeleid waar problemen mee zijn.

Ik stel dan ook voor een format aan te bieden waarbij zowel het boetebeleid als het handhavingsbeleid geëvalueerd kan worden. Dat zou er bijvoorbeeld als volgt uit kunnen zien als we het samenvoegen tot een format (een andere optie is twee formats te maken een voor boetebeleid een voor handhavingsbeleid). De ASV zal in ieder geval ook het handhavingsbeleid op deze wijze aanbieden in de vorm van een format, wij hopen natuurlijk dat dat breder gedragen zal worden.

Op beide mails gericht aan alle betrokkenen, ILT en overige bonden kwam geen enkele reactie

Alleen ASV heeft casussen ingediend.
De diverse organisaties hebben van ILT dus de vraag ontvangen om casussen van leden in te dienen ten behoeve van de evaluatie van het boetebeleid. Er zijn een dertigtal casussen van de ASV ontvangen. De andere branchevereningingen hebben geen casussen aangedragen. Dit werpt de vraag op of de beelden over het boetebeleid in de breedte met elkaar overeenkomen. Het werpt ook de vraag op waarom andere organisaties geen casussen hebben ingediend. Die 2.000 handtekeningen geven toch wel aan dat het probleem heel breed ligt.

Casussen ingediend.
11 casussen, ingediend door de ASV, gaan over een opgelegde boete. In het volgende brancheoverleg zullen enkele casussen over het boetebeleid geanonimiseerd besproken worden. De andere casussen zijn uiteenlopende opmerkingen c.q. klachten. In deze klachten worden onder andere het disfunctioneren van de medewerkers op de verkeersposten, (te) vaak controle, de snelheidscontroles door het Havenbedrijf, kennis en kunde van de toezichthouders naar voren gebracht.

Reactie ILT op ingediende casussen
ILT stelt vast dat uit de casussen blijkt dat de schippers een grote afstand ervaren om de stap te zetten om hun zienswijze of bezwaar in te dienen. Naar de mening van ILT kunnen “wij” samen optrekken om deze drempel te verlagen door hier voorlichting over te geven.
ILT zou dan in ieder geval de volgende boodschappen willen geven. Ten eerste is er geen juridische adviseur of advocaat nodig om je verhaal te doen. Uit enkele casussen komt naar voren dat er contact is geweest met een advocaat die aangaf dat bezwaar geen zin had. Ten tweede hoeft de zienswijze niet perse schriftelijk te worden gegeven. Wanneer bij Bureau Bestuurlijke Boete wordt aangegeven dat het schriftelijk indienen van de zienswijze lastig is kan er een afspraak worden gemaakt om deze mondeling te geven. Dit kan zowel telefonisch als tijdens een bezoek aan ons kantoor. Het bezwaar moet wel schriftelijk worden ingediend omdat dit wettelijk verplicht is. Maar ook hier kan de mondelinge toelichting (horen) zowel telefonisch als bij ons op kantoor plaatsvinden. Ten derde is het zo dat er sprake kan zijn van een bijzondere omstandigheid. Dit kan bij Bureau Bestuurlijke Boete worden aangegeven. Het is dan wel noodzakelijk dat de situatie, bijvoorbeeld financiële situatie, wordt aangetoond. Als de financiële situatie naar voren wordt gebracht als bijzondere omstandigheid dan vindt er een draagkrachtonderzoek plaats op basis van hetgeen is overlegd.

Reactie ASV op reactie ILT
ILT gaat hierbij geheel voorbij aan de grootste klacht wat betreft het indienen van bezwaar of zienswijze bij ILT: men heeft geen enkel vertrouwen in de beoordeling door ILT omdat in dit geval de slager het eigen vlees keurt. De ervaring leert ons dat ILT niets anders doet dan de boetelijstjes erbij halen en kijken of de hoogte overeenkomt met de overtreding. En dat is natuurlijk (over het algemeen) zo. Dat er argumenten zijn als “goed zeemanschap” of “te goeder trouw handelen” wordt niet meegenomen in de beoordeling. Ook het feit dat een straf niet in verhouding staat met het (eventueel) opgeleverde gevaar, of niet in verhouding met het eventuele economische voordeel wordt nergens meegenomen. Dat betekent dat schippers geen vertrouwen hebben in een goede rechtsgang en dat is schadelijk voor de hele maatschappij. Ook deze reactie van ILT is weer in de lijn met de wijze waarop ILT tot nu toe met dit onderwerp is omgegaan.
Daarbij wil de ASV nogmaals aanhalen dat een reactie vanuit ILT op de opmerking van de ASV dat de ILT handelt in strijd met de Rechten van de Mens kon rekenen op het antwoord: “dan moet je maar een rechtszaak aanspannen tegen de Staat”. Wil ILT echt weten wat er mis is aan het boetebeleid of is men zich alleen maar aan het verschansen tegen de kritiek? Als de WIL er niet is om echt met elkaar te evalueren dan zal het een moeizame zaak worden. Kennelijk heeft ook de petitie met meer dan 2.000 handtekeningen ILT er niet van kunnen overtuigen dat er echt iets moet veranderen aan dit beleid wil het op draagvlak kunnen rekenen in de binnenvaart

5 december Aanbieding petitie tegen het boete- en handhavingsbeleid,
Op 5 december zal de petitie tegen het boete en handhavingsbeleid worden aangeboden aan de Tweede Kamer, 2 dagen later (7 december) zal in de Kamer een Algemeen Overleg plaatsvinden waarbij verschillende politieke partijen ongetwijfeld zullen willen weten hoe de evaluatie verloopt. De ASV zal in ieder geval de partijen van de gang van zaken op de hoogte stellen.

Sunniva Fluitsma

Een van de ingebrachte casussen

Een van de ingebrachte casussen bij de ASV, die doorgespeeld is naar ILT:

Het onredelijke is, dat als je controle krijgt, de boa's de macht hebben om, zonder dat de schipper het weet en zich kan verweren, de status van het schip van A naar E kan zetten of andere varianten. Als een agent een schipper niet mag, kan hij al snel zeggen: agressieve schipper of werkt niet mee of andere zaken die niet waar hoeven te zijn. Je zou denken, dat je in een land als Nederland je jezelf kan verdedigen, maar dat is in deze casus dus niet waar. Controles zijn altijd vervelend, kosten veel tijd en maken veel indruk. Wie krijg je aan boord; een redelijke of een onredelijke boa? Sommigen slaan de plank zo ver mis qua wetgeving. We zijn eens stilgelegd, omdat de heren agenten zeker wisten dat we niet met een vaarbewijs en een volmatroos mochten varen. Na een uur van bellen en papieren overleggen mochten we verder. Wij hadden gelijk. Dat wisten wij natuurlijk al meteen, maar we moesten wel een uur stil liggen en afwachten waar ze mee kwamen.

A tot en met E status.
Wij hebben dat gehad. Lang geleden werden wij aangevaren door een kuster in Delfzijl. Wij lagen stil en de kuster ging achteruit varen met windkracht 7-8 zonder boot om door de klapbrug te gaan. De schipper kon het schip niet houden en we zagen ruim op tijd, dat het niet goed ging. We zijn met de kinderen aan de wal gerend en dachten dat de overhangende kop de roef eraf zou rammen. Dat gebeurde niet, maar onze net nieuwe auto, andere auto en boot, die op de roef stonden, werden geramd. We hebben de sluis gebeld, zodat deze de kuster niet zou schutten en we hebben de politie gebeld. Wij waren best in shock. Nadat de politie bij de kuster was geweest, kwam ze bij ons met 2 man in de stuurhut. De ene agent was zeer vriendelijk en nam het woord en de andere keek zeer zuur. We hebben de agenten koffie gegeven en hebben uitgebreid ons verhaal kunnen doen. Op een gegeven moment zei de zuur kijkende agent tegen mij, dat ik niet mocht zeggen dat het een slechte kapitein was van de kuster. Ik zei, dat het dan toch gek is dat in Amsterdam, Antwerpen en Rotterdam bootjes besteld worden door kusters, zeker bij deze windkracht, en dat het maar goed was, dat wij vastlagen, omdat hij anders had gezegd dat wij het hadden gedaan! De vriendelijke agent nam het gesprek weer over. Op een gegeven moment ben ik beneden nieuwe koffie gaan zetten. Mijn man komt laaiend naar beneden en zegt "jij gaat het regelen anders trap ik ze er af". Dus ik naar boven. De vriendelijke agent praat wat, ik praat gezellig terug. Zegt op een gegeven moment de zure agent "ja, u zult het wel begrepen hebben, maar uw man is boos weggelopen. Ik had kritiek gegeven hoe het schip eruit ziet". Ik zei, dat wij hier niet voor onze lol in Delfzijl lagen. Het was de 2e dag, dat we de boel schoon aan het maken waren. We hadden China klei gelost, die erg vet is. Het was constant windkracht 7-8 rond de nul graden en het schip moest met de hogedruk schoongespoeld worden, omdat met de deklast het niet te doen is. Bovendien gaat dat het erg langzaam, ook omdat het weer niet mee werkt. Ondertussen werd ik ook erg boos en zei tegen de agent dat hij hier was, omdat wij aangevaren zijn en het schokkend vindt dat ons deze ellende overkomt - immers hoe vaak moet je de wal op rennen met je kinderen - en nu begon hij over hoe wij eruit zagen en dat het rommelig was? De vriendelijke agent nam het gesprek weer over en even later verlieten ze ons schip.
Natuurlijk kregen we als dank controle op controle. Wij zeiden "hij heeft een kruisje achter onze naam gezet". Ik heb deze chagrijnige agent een hele lange tijd iets gegund wat niet fraai is. Ons is als schipper maar ook als gezin iets vreselijks overkomen met die aanvaring. We waren zeer geschokt, we hebben vreselijk lopen balen, onze net nieuwe auto en de andere spullen die kapot waren. We moesten veel regelen, hebben er veel gedoe van gehad, maar het had nog erger kunnen aflopen. De roef bleef overeind en dan komt hij ouwehoeren over hoe het schip er uit ziet, terwijl we daar al 2 dagen lagen om schoon te maken. Wij hebben dus ook nooit meer China klei geladen, wat een bende en ellende.

Twee jaar later lagen we in Eefde en hadden nogal wat schuttingen voor. Hier is een politiepost en er kwam een agent om te controleren. Mijn man heeft een uur gesproken met deze agent. Zeer aangenaam, over hoe het met ons ging en hoe het in de binnenvaart gaat etc. Hij heeft blijkbaar het kruisje achter onze naam weggehaald, want we kregen duidelijk heel veel minder controles hierna. Nu begrijp ik dat het geen kruisjes zijn maar A tot en met E-status.

Tot zover een voorbeeld aangeleverd aan de ASV

Wat maakt dit een voorbeeld dat het boete/ handhavingsbeleid onredelijk is?

Het onredelijke ervan is het volgende: een aanvaring tussen jetski's en een binnenvaartschip eindigt in een onmenselijke, afschuwelijke en onrechtvaardige arrestatie. Dit conflict startte op de Maas afvarig bij Wansum, waar jetski's rond het schip voeren vanwege de leuke golfjes. Als schipper word je hier zenuwachtig van. Immers, als het fout gaat, kunnen er doden vallen. Maar deze mensen hadden het volgende spelletje bedacht: ze komen op volle snelheid vlak langs het schip varen en zwenken dan af bij het achterschip, waardoor de hele stuwstraalmotor van de jetski over je schip heen komt. Heel vervelend, omdat de ramen open stonden. Je moet ogen op je rug hebben om ze in de gaten te houden en of het allemaal wel goed gaat en je er niet een overvaart! Ondanks de sommatie, dat ze er mee moesten stoppen, gingen deze mensen gewoon door. Hierop is inderdaad een schietbeweging gemaakt, maar met de hand. Wat kan je anders nog doen. Een uur later aangekomen bij sluis Sambeek werd het schip gesommeerd boven de sluis vast te maken. Er stonden nogal wat politieauto's en nog meer agenten. Een arrestatieteam. Ze kwamen met getrokken pistolen op het echtpaar af! De schippersvrouw, die een touwtje voorop vast wilde zetten, moest haar handen in de lucht doen van deze agenten. Dat deed ze niet en heeft eerst het steekeind vastgezet. De schipper was bang, dat de agenten zouden schieten, omdat ze niet gelijk luisterde naar de agenten. Een ieder die de binnenvaart wereld kent, weet dat een schip eerst vastgelegd hoort te worden, anders gaat hij driften. Deze agenten leken dat niet te snappen??? Dit is het eerste punt!

Vervolgens is het echtpaar hardhandig en met veel lawaai gearresteerd. Heel intimiderend, tevens in de boeien geslagen, vreselijk strak waardoor de blauwe striemen in de polsen stonden. De schippersvrouw werd op blote voeten van boord gehaald. Dit is het tweede punt!

Niemand vertelde het echtpaar wat er aan de hand was, maar men wilde het schip doorzoeken. De schipper gaf gewoon toestemming, mits de laarzen of schoenen uit zouden gaan. Dat is in de binnenvaart zeer gebruikelijk vanwege het vuil naar binnenlopen, maar dat werd totaal gene-

geerd. Een aantal agenten banjerden dus met schoenen en laarzen door de woning, stuurhut en slaapkamer! Dat is punt drie.

Ondertussen was het het echtpaar wel duidelijk dat er naar een vuurwapen gezocht werd, omdat de jetski-er een melding hiervan had gemaakt en deze is dus op zijn woord geloofd. Dit gaat een rechtszaak worden, maar het bevreemdt ons dat er niet geopend is met een gesprek. Twee mensen van in de 60 en de politie heeft gekozen voor een agressieve, intimiderende arrestatie. Ondanks dat 5 jaar daarvoor in een vergelijkbare situatie de schipper geschoten heeft met een oude buks en die toen heeft moeten inleveren, is hij geen misdadiger en zeker geen moordenaar. Met een oude buks schieten is immers heel wat anders dan met een geweer of met pistool schieten! En ondanks dat staat deze schipper waarschijnlijk te boek als schietgevaarlijk aan de benadering van het arrestatieteam te zien. Dat is punt 4.

Ook al werd er niets gevonden, toch werd de schipper afgevoerd naar het politie bureau in Den Bosch. Dat is punt vijf!

Toen de schipper om 4.30 uur wakker was, kreeg hij geen ontbijt en ook kreeg hij zijn medicijnen niet. Aangezien het om een zwaar diabeet gaat, schendt de politie hier mensenrechten onder het mom “er moet eerst een dokter komen”. Wat vervolgens uren duurde en dat maakt dit punt zes!

Na een 2 uur durend verhoor of het pistool overboord gegooid zou zijn, kwam de schipper vrij.

Al met al dus een agressieve, intimiderende arrestatie. Of de rechter het nu wel of geen terechte melding van de jetski-er vindt, deze arrestatie gaat ook zeker over de manier van werken van de agenten die geen benul van scheepvaart hebben. Gelukkig kwam een buurman het schip vast leggen, anders was het schip op drift geraakt. Nul compassie voor de leeftijd, blote voeten of zere polsen. Nul compassie voor wat de jetskiers ons aangedaan hebben, nul compassie voor de ziekte van de schipper, nul compassie voor de woning van de schipper; alles was overhoop getrokken tot in de slaapkamers aan toe. De binnenvaart was dan ook zeer geschokt toen dit verhaal bekend werd! Immers, iedere schipper herkent een vergelijkbaar verhaal dat zich met regelmaat herhaalt in allerlei situaties met jetskiers, waterskiers, jachten, bootjes, kano’s, zwemmers, etc.

We kunnen stellen:
Dat de mensenrechten geschaad zijn tijdens de arrestatie.
Dat er buitensporig hardhandig gehandeld is.

Dat er intimiderend gehandeld is: 8 agenten tegen over 2 mensen van in de 60.

Dat men geen boodschap had aan het verhaal van de schipper. Men zat in een tunnelvisie door de melding dat de schipper gewapend zou zijn en heeft hiernaar gehandeld. Relativering was op zijn plek geweest. Immers, men had na de melding de schipper, toen nog aan het varen, kunnen bellen wat zijn verhaal is.

Dat men niet veilig gehandeld heeft. Een uur na het incident arresteert men de schippers. Konden daar geen 5 minuten bij om op een behoorlijke manier vast te leggen? Schoenen aan te doen? Gelukkig stond de politie toe dat de buurman het schip goed vastlegde.

Foto: Corrie Last

Het milieu en de grote leugens

Over binnenvaart schijnt men allerlei onzin te mogen schrijven, over milieu ook. En een combinatie daarvan maakt dus een tendentieus artikel als dit artikel te lezen op de site van RTV Rijnmond (lees http://www.rijnmond.nl/nieuws/159045/Bon-Jovi-nieuwe-stap-in-elektrische-binnenvaart), waar de binnenvaart even weggezet wordt als “vervuilend” en men kennelijk niet weet dat schippers gewoon motoren kunnen vervangen. Men denkt dat we schepen in zijn geheel moeten vervangen om milieuvriendelijker te worden. Ach ja, journalisten van tegenwoordig zijn ook niet meer wat ze geweest zijn: waar blijft hoor en wederhoor, waar blijft de onderzoeksjournalistiek? Gewoon meehuilen met de wolven in het bos? En de bedrijven (in dit geval NEDCARGO en “een grote bierbrouwerij”) profileren zich op een manier die niet deugt, als zijnde milieuvriendelijk, over de rug van al die goedwillende, hardwerkende, slecht verdienende binnenvaartschippers, die hier even een trap na krijgen. Schande!

lees
http://www.rijnmond.nl/nieuws/159045/Bon-Jovi-nieuwe-stap-in-elektrische-binnenvaart

Daarin staat: “De binnenvaartsector geldt als vervuilend. Veel schepen zijn oud. Eigenaren aarzelen om ze te vervangen, omdat nog onduidelijk wat de beste aandrijving is om de uitstoot van de schepen terug te dringen.”

De aannames die we zien met al die schonere systemen (denk maar aan de CCR 2 motoren, denk aan de opbrengst van windenergie) worden helaas vaak veel te optimistisch, op het frauduleuze af, naar voren gebracht. Denken aan het milieu prima, maar laten we allemaal wel eerlijk spel spelen graag! Misschien komen we dan echt aan een betere, schonere en meer leefbare wereld toe (op alle gebieden).

Sunniva

Foto: Corrie Last

Vervuilende binnenvaart?

Brief aan L1, omroep Limburg

Het gaat over de video, die wij een dezer dagen voorbij zag komen op 1Lnieuws over het project van Chemelot, waar men bezig is met het ontwikkelen van milieuvriendelijke(re) brandstof.

Ondergetekende, en met mij nog veel collega’s die de video gezien hebben, heeft zich vreselijk gestoord aan de manier van presenteren van deze brandstof, waarbij de binnenvaart in een kwaad daglicht gesteld werd als zijnde zeer vervuilend. Met name u, Frank, die letterlijk stelde, dat het eenvoudig leek, maar niet was, om het getoonde moderne “vervuilende” binnenschip op deze brandstof te laten varen.

De brandstof is in ontwikkeling bij Chemelot als alternatief voor de in de ZEEVAART algemeen toegepaste “zware olie”, die er inderdaad uitziet als een soort teer en een hoog zwavelgehalte heeft, dik van structuur is en alleen toegepast kan worden in verwarmde toestand.

De boven het artikel over Chemelot geplaatste foto van een zwaar rokend zeeschip dekt in deze volledig de lading, is ook voor ons als binnenschippers een storend fenomeen, aangezien door het aandoen van zeehavens door de zeevaart zware luchtverontreiniging plaatsvindt, waarop ook de binnenvaart wordt afgerekend. Immers, zoals uw redactie ook al tegen mij bevestigde, kent men bij de indeling van nieuws in onderwerpen alleen de betiteling “Scheepvaart”. Of het nu pleziervaart, binnenvaart of zeevaart betreft, alles wordt over een kam geschoren. Wat overigens ook gebeurt bij het melden van ongevallen.

Het ergste in dit geval is, dat U een interview houdt met Annabel Jansen en haar collega van Chemelot, die waarschijnlijk enthousiast voor een beter milieu in de slag zijn, maar verzuimen zich te verbazen over de rookloze uitlaatgassen van de getoonde binnenschepen, wel vermelden, dat die schepen zeer vervuilend zijn en weten, dat het product helemaal niet voor die schepen bedoeld is en ze dus beter hun verhaaltje voor Radio Rijnmond in Hoek van Holland hadden kunnen doen.
En dat U, als Limburgse journalist, de locatie Panheel wel gemakkelijk vindt voor de presentatie zonder zich even te verdiepen in de werkelijkheid of een schipper te raadplegen, die zeker te weten binnen de 200 meter wel aanwezig was. Bij voorbeeld de schipper, die net de sluis verliet. Goedkope promotie van Chemelot, ten koste van de binnenvaart.

Ik kan u zeggen, dat binnenschepen aan strenge eisen moeten voldoen, waarbij het gemiddelde schip qua uitstoot voldoet aan de Euro4 norm, zoals die voor het merendeel van vrachtauto’s gangbaar is en daarbij nog veel zuiniger in verbruik per t/km. Vanaf 2019 geldt de nog veel zwaardere (vergelijkbaar met) Euro6 norm.
Daarnaast zijn er al alternatieve brandstoffen (GTL) breed in gebruik, die aantoonbaar de Euro6 norm benaderen.

Ik vraag mij hardop af, hoe u denkt dit voor de binnenvaart beledigende beeld recht te gaan zetten.

Wij horen gaarne van u en voor uitgebreide informatie beschikbaar,

vriendelijke groet,

Algemeene Schippersvereeniging Rotterdam,
voor deze, Jos Evens,

Maximale afmetingen Wilhelminasluis Zaandam aangepast

Onderstaand bericht betreffende de aangepaste maximale afmetingen van de Wilhelminasluis in Zaandam ontvingen wij van de Omgevingsmanager – Realisatie Infrastructurele projecten Noord Holland:

Hierbij informeer ik u dat de maximaal toegestane afmetingen voor scheepvaartverkeer door de Wilhelminasluis te Zaandam zijn aangepast. De afmetingen voor scheepvaartverkeer die regulier mag passeren zijn aangepast tot maximaal 86 meter lengte en 9,50 meter breedte (CEMT-klasse IV). Met een vooraf aangevraagde bijzondere transportvergunning kan hiervan (beperkt) worden afgeweken. Zie hiervoor bijgevoegde tekst van het bericht aan de scheepvaart dat onlangs is gepubliceerd via de officiële kanalen.

Deze wijziging is noodzakelijk omdat bij passage van grote duwbakken regelmatig (ernstige) trillingen voelbaar zijn geweest in een naastgelegen flatgebouw wanneer het schip het geleidewerk bij het sluishoofd raakte. In een enkel geval heeft dit zelfs tot schade geleid. Per direct is daarom bovenstaande beperking ingesteld. Provincie Noord-Holland onderzoekt daarnaast in samenwerking met de gemeente Zaanstad en aannemer Heijmans welke maatregelen op korte termijn genomen dienen te worden om deze trillingen in de toekomst te voorkomen. Op korte termijn zullen wij u hierover berichten.

Er bestaat op dit moment nog geen zekerheid over het moment waarop de uitvoeringswerkzaamheden aan de Wilhelminasluis worden hervat.

Zodra meer informatie bekend is, informeren wij u hierover.

BERICHT AAN DE SCHEEPVAART
Ter beperking van het gevaar van aanvaring van het nieuwe noordoostelijke landhoofd van de Wilhelminasluis te Zaandam maken GS van Noord-Holland het volgende bekend:

- de toegestane afmetingen van het scheepvaartverkeer die het Wilhelminasluiscomplex regulier mag passeren is aangepast tot maximaal 86 meter lengte en 9.50 meter breedte;
- de maximale toegestane scheepsafmetingen met bijzonder transportvergunning is 110 meter x 10 meter voor duwstellen en 110 meter x 10.50 meter voor alleenvarende motorschepen;
- de maximale diepgang bedraagt KP -2.80 meter;
- bij een maximale waterverplaatsing van 2000 m3 wordt de maximale diepgang beperkt tot KP -2.65 meter;
- schepen die met een vergunning bijzonder transport op grond van artikel 1.21 Binnenvaartpolitiereglement het sluiscomplex passeren moeten zijn voorzien van een actieve boegbesturing, die bediend moet worden vanuit de stuurhut of een voorboot met voldoende trekkracht.

Op afstand bediende sluizen: URK wil stoppen met op afstand bedienen Urkersluis

De gemeente Urk heeft de provincie Flevoland in een brief gevraagd om te stoppen met het op afstand bedienen van de Urkersluis. Volgens de gemeente is het belangrijk dat er weer een brugwachter komt.

De gemeente heeft de brief geschreven, omdat er een schip klem kwam te zitten onder de brug van de sluis. De brug ging volgens de schipper niet omhoog toen de sluis vol liep. Die liep hierdoor flinke schade op.

Samen met Bedrijvenkring Urk (BKU) heeft de gemeente ook gezegd het niet eens te zijn met plannen voor de inperking van de scheepslengte. Op dit moment mogen schepen tot maximaal 49,5 meter door de sluis varen. Na een eventuele inperking van de provincie is die lengte 47 meter. De gemeente en BKU zijn bang dat de beperking slecht is voor de bedrijven rondom de sluis.

De provincie Flevoland moet ongelukken als in de Urkersluis niet aangrijpen om een lengtebeperking in te voeren voor schepen, die door sluizen mogen. Dat zegt Koninklijke BLN-Schuttevaer, de belangenvereniging voor binnenvaartschippers. Volgens Schuttevaer ligt er op dit moment een voorstel van de provincie voor een lengtebeperking voor schepen.

Afgelopen vrijdag raakte een schip beklemd tussen het dek van de brug bij de Urkersluis. Dat ongeluk zou niet mogelijk zijn als het schip korter was geweest. Het brugdek hoeft dan namelijk tijdens het schutten niet omhoog als het water stijgt, omdat het schip precies in de sluis past. Via het cameratoezicht bij de bediening op afstand is dat moeilijk in te schatten.

Grote financiële gevolgen
De vereniging vindt het onaanvaardbaar dat schippers nu het slachtoffer dreigen te worden van het feit dat sluizen en bruggen op afstand worden bediend. De lengtebeperking zou voor zowel schippers als bedrijven die gebruikmaken van de scheepvaart, grote financiële gevolgen hebben.

Sluiswachter terug of een elektronisch oog
De belangenvereniging ziet dan liever een sluiswachter op locatie terug. Die kan ter plekke de boel beter inschatten. Maar tegelijkertijd begrijpt Schuttevaer dat dit duur is. De vereniging zegt dat er ook aan extra veiligheidsmaatregelen gedacht kan worden, zoals een elektrisch oog dat ziet of een schip al voorbij de brug is. Zo kan worden voorkomen dat er al water de sluis in loopt.

Tegen het voorgenomen besluit over de maximale lengte van schepen kunnen nog tot volgende maand zienswijzen worden ingediend.

ASV dient zienswijze in ten aanzien van Schutlengte en brugbediening bij sluizen

Gedeputeerde Staten van Flevoland zijn voornemens om de toegestane schutlengtes van schepen in provinciale sluizen aan te passen. De zienswijze van de ASV heeft betrekking op de economische gevolgen van de maatregelen die de provincie Flevoland treft ten aanzien van de Noordersluis, Zuidersluis en Urkersluis.

Inleidend deel:
Provincie Flevoland is voornemens op de maximale schutlengte bij de Noordersluis, Zuidersluis, Vaartsluis en Urkersluis terug te brengen met enkele meters. Dit doet de provincie uit veiligheidsoverwegingen. Zoals de provincie wellicht weet, zijn veel schepen gebouwd op afmetingen van vaarwegen en dan specifiek sluizen.
En zo zijn er ook een groot aantal schepen die hun afmetingen zodanig hebben opgerekt, dat zij in staat zijn om de sluizen van de Flevopolder te kunnen passeren. Het plotsklaps terugbrengen van de maximale afmetingen vermindert de economische inzet van deze schepen (immers minder bestemmingen te bereiken) en leidt derhalve tot inkomstenderving. Ook zullen bedrijven die gebruik maken van aanvoer via de sluizen minder schepen tot hun beschikking hebben. Dit leidt tot hogere prijzen voor de aanvoer van grondstoffen, in een markt die toch al veel prijsdruk kent van het wegverkeer. U riskeert door het terugbrengen van de maximale schutlengten dan ook een aanzienlijke negatieve modal shift.
Ten aanzien van het aanbrengen van een aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis te Almere en het feit dat hierdoor de maximale lengte van schepen naar de Flevopolder naar 67 meter vergroot kan worden (2 meter meer dan oorspronkelijk en 4 meter meer dan in het voorliggende plan) merken wij op dat dit voordeel wegvalt zolang ook in de Vaartsluis geen grotere afmetingen toegestaan worden. Wil een schip de haven van Lelystad (de belangrijkste overslaglocatie in de polder) bereiken, dan moet bij de Zuidersluis naar binnen schutten, doorvaren via Zeewolde en Biddinghuizen naar de Kampersluis, en daar terugschutten om op het peil van de Lage Vaart te komen. U kunt zich voorstellen dat dit een onrendabele omweg is.

Specifiek deel:
De Urkersluis
De Urkersluis vormt zo ongeveer de enige toegang van schepen tot de Noordoostpolder. Alternatieve routes via de Friesesluisen de Voorstersluis kennen reeds een schutlengtebeperking tot 39,5 meter en vormen daardoor voor het merendeel van de beroepsvaart geen aantrekkelijk alternatief om de binnenhavens te Emmeloord te bereiken. Hier wordt jaarlijks 42.461 ton overgeslagen (CBS), dat door 13 schepen is binnengebracht. Schepen doen hier vaak meerdere reizen op dezelfde bestemming; in totaal gaat het om 75 reizen. Zeven schepen zijn hierbij langer dan de voorgestelde 46 meter schutlengte; in totaal deden zij 67 van de 75 geladen reizen. Twee schepen hebben in totaal zelfs 24 reizen uitgevoerd van en naar Emmeloord, beide met afmetingen van 49,5 meter. Dit betreft circa de helft van alle reizen die zij doen. Het verminderen van de maximale schutlengte zal voor deze schepen dan ook bedrijfsbeëindiging betekenen. Vrijwel alle vervoer naar de Noordoostpolder zal zodoende per as gaan in de toekomst. Zie hiervoor ook het rapport naar het toekomstperspectief van Beunschepen en meer in het bijzonder de figuur 7.4.
De omzet van binnenschepen in deze klasse bedraagt € 100.000 per jaar.

De Noordersluis:
De Noordersluis vormt de belangrijkste toegang tot de Flevopolder. Schepen met een lengte tot 65 meter en met een breedte tot 8.0 meter konden gebruik maken van de sluis. In totaal is dat in 2014 886 keer gebeurd, waarvan 160 keer door een schip met een lengte groter dan de toegestane 63 meter. Een schip, met een lengte van 64 meter, deed de sluis 133 keer aan (van de 151 reizen in totaal in dat jaar). Ook dit schip zal als gevolg van uw maatregelen significante inkomstendelving ondervinden. Ook hier bestaat de kans voor een negatieve modal shift, daar het aantal schepen dat de bestemmingen Lelystad en Dronten kan bereiken sterk afneemt.

De Zuidersluis
De Zuidersluis vormt de toegangsweg tot de losplaatsen in Almere en Zeewolde. Schepen met een lengte tot 65 meter en met een breedte tot 8.0 meter konden gebruik maken van de sluis. In totaal is dat in 2014 1405 keer gebeurd, waarvan 168 keer door een schip met een lengte groter dan de toegestane 63 meter. Hierbij gaat het om twee extra schepen die de sluis bijzonder vaak aangedaan hebben.

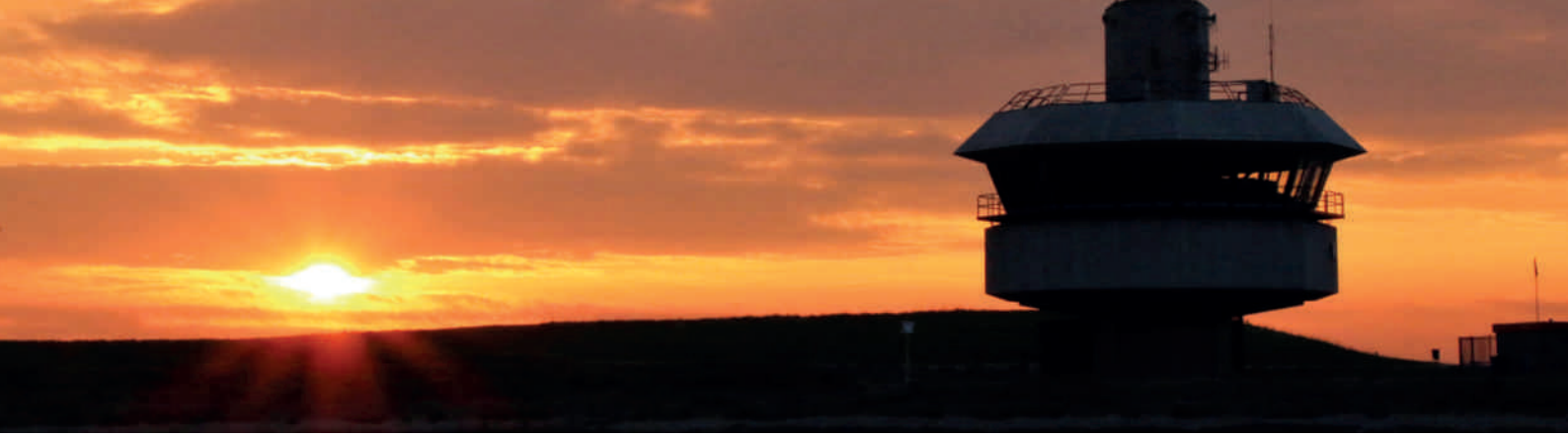
Algehele conclusie
In totaal treffen de maatregelen bij de Noorder en de Zuidersluis 15 schepen die in totaal 235 van hun 1235 reizen door de sluizen kwamen. Gegeven een omzet van deze schepen à gemiddeld 150.000 per jaar, bezorgt u hen een inkomstenderving van € 428.138 in totaal en gemiddeld € 28.543 per schip. Ook hier bestaat de kans voor een negatieve modal shift, daar het aantal schepen dat de bestemmingen Almere en Zeewolde kan bereiken sterk afneemt.

De maatregel bij de Urkersluis treft 13 schepen die in totaal 73 reizen van de 619 in totaal op Emmeloord varen. Bij een gemiddelde omzet van dit soort schepen à € 100.000 per jaar, komt dit neer op een schadepost van € 153.312 in totaal en gemiddeld €11.793 per schip.

Wij verzoeken u met klem om:
- af te zien van de de schutlengtebeperking voor de Urkersluis.
- Een eventuele schutlengtebeperking bij de Noordersluis is wat ons betreft alleen gerechtvaardigd vanaf het moment dat een aanvaarbeveiliging is aangebracht bij de Zuidersluis. Hierbij moeten schepen wel één sluis extra nemen en een langer stuk over krap vaarwater varen; maar dit is omgerekend naar tijd en kosten te overzien.

Door af te zien van de schutlengtebeperking komt de bevoorrading van de industrie niet ingevaar. Dit behoudt banen en werkgelegen in de provincie Flevoland.

Foto: Corrie Last



Positief bericht over de bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen

Er is ons menigmaal meegedeeld, dat de middensluis kort na aanvang van de bouw buiten werking wordt gesteld. Het ziet er nu heel anders uit.

Sassevaart houdt tijdens de bouw de Middensluis aanzienlijk langer open, namelijk tot medio 2021. Dit is mogelijk door de aanleg van een tijdelijk doorvaartkanaal. Hierdoor kan het scheepvaartverkeer langer dan verwacht gebruikmaken van drie sluizen. Dit komt de doorstroming ten goede.

Dat het komt door onze bemoeienis dat de sluis nu langer in bedrijf blijft, valt niet te bewijzen, maar het zal er best wel aan bijgedragen hebben.

Walstroom verplichting

CCR protocol

Geachte Heer Ten Broeke

Namens de ASV willen wij u vragen of u onze bezorgdheid omtrent het nieuwe bord ” stekker verplichting “ kunt weerleggen dan wel steunen. Een lid van de ASV heeft hieromtrent zijn bezorgdheid geuit middels een brief aan de staatssecretaris mevr. Dijksma van het Ministerie Infrastructuur en Milieu. Deze is bijgevoegd in de bijlage1.

In het antwoord van het Ministerie I&M wordt er op geattendeerd dat we in protocol 10 kunnen nalezen, wat voor een verplichting het bord precies is en middels welk onderbord de zaak recht getrokken zou kunnen worden, zodat schepen die zelfvoorzienend zijn geen stekker verplichting opgelegd krijgen. Zie bijlage 2.

Tevens verwijst de brief van het Ministerie naar een link van de CCR waar dit uitgebreid beschreven staat. Hier zien wij toch conflicterende situaties ontstaan met de praktijk. Zie bijlage 3.

Hierin heeft de ASV in het protocol bijlage 3 in blauwe tekst haar visie geschreven hoe de binnenvaartschipper erover denkt en welke problemen er met dit bord zijn. Wij vinden het dan ook jammer, dat het tot nu toe positief gebruikte generator-verbodsbord ingeruild schijnt te moeten worden voor een bord, wat de lading niet goed dekt en daardoor een onderbord nodig heeft.
Het doel om de binnenvaartondernemer aan te moedigen tot c.q.te belonen bij vergroening gaat hierbij verloren als de onderborden niet geplaatst worden.

De binnenvaart kan er, zoals het nu lijkt, niet vanuit gaan, dat er niet gehandhaafd wordt door overheden en een boete uitgeschreven gaat worden, als er geen stekker gebruikt wordt, terwijl er dus geen generator draait. Er wordt nu door sommige partijen te gemakkelijk gezegd dat dat niet zal gebeuren, maar als een gemeente geen onderbord plaatst, kan juridisch gezien een boete uitgeschreven worden aan de eigenaar van een zelfvoorzienend schip, dat geen aansluiting maakt met de stroomkast!

De ASV vraagt aan u of dit bord helemaal herzien kan worden, zodat het bij de aggregaat verbodsborden kan blijven, die zichzelf al vele jaren bewezen hebben. In het kader van uniforme borden snappen wij ook niet waarom een nieuw bord nodig is.

In afwachting van uw antwoord.
Hoogachtend,

Esther Lubbers en Dorothe Grooten-Wendt
Bestuursleden ASV
Bijgevoegd 3 bijlagen

CCR PROTOCOL 10

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Specifieke ligplaatsen
(artikel 7.06, derde lid en bijlage 7)

In talrijke steden langs de Rijn is “wonen aan het water” een waargenomen trend, waarbij kan worden vastgesteld dat er problemen rijzen aangezien de aanwonenden zich in toenemende mate kanten tegen het lawaai en de verontreiniging die in verband met de aanwezigheid van stilliggende schepen wordt veroorzaakt. Zonder de mogelijkheid het gebruik van met diesel aangedreven generatoren aan boord te reglementeren, wordt het moeilijk de bestaande ligplaatsen langs de Rijn te behouden en de dringend benodigde extra ligplaatsen aan te leggen. Aangezien ligplaatsen echter absoluut noodzakelijk zijn om de veiligheid en het vlotte verloop van de binnenvaart te waarborgen, moeten maatregelen worden getroffen.

Dat gebeurt al jaren met een generatoren verbodsbord.

Dientengevolge hebben enkele staten het voornemen op sommige ligplaatsen een aansluiting op het elektriciteitsnet aan wal aan te leggen. In dat geval zou het ligplaats nemen uitsluitend toegestaan zijn indien de schipper zijn/haar schip op de walstroom aansluit. Die verplichting tot het gebruik van walstroom zou in de verstedelijkte gebieden aan het behoud van de bestaande ligplaatsen bijdragen.

De CCR zal aan de lokale bevoegde autoriteiten een reglementaire kader voorstellen, waarin zowel met de uitdagingen van de binnenvaart als met de verwachtingen van de aanwonenden rekening wordt gehouden. Het reglementaire kader biedt de mogelijkheid
een op een ligplaats verblijvend schip tot een aansluiting op walstroom te verplichten. Ter wille van een betere informatieverstrekking aan de schipper en een waarborging van uniforme tekens langs de Rijn, is een nieuw teken gecreëerd.

De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de
CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie zijn navolgend weergegeven.

Welke evaluatie? Waar en door wie is er geëvalueerd?

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden
Met deze wijzigingen wordt in de eerste plaats beoogd artikel 7.06 van het RPR aan te vullen
opdat een reglementair kader wordt gecreëerd op grond waarvan het mogelijk is een schip te verplichten tot het aansluiten op walstroom voor de volledige behoefte aan elektrische energie van dat schip. Sommige staten hebben namelijk geconstateerd dat het in dicht bevolkte gebieden steeds moeilijker is ligplaatsen voor vrachtschepen aantrekkelijk te laten

blijven, aangezien er steeds vaker tegen het lawaai en de uitstoot van gassen wordt geprotesteerd.

De binnenvaart ligt vaak al eeuwen op deze ligplaatsen. Zienderogen verdwijnen steeds meer plekken. Het argument tegen het gebruik van generatoren komt meestal van “over stank en lawaai klagende omwonenden”. Tegelijkertijd verschijnen overal spotjes dat mensen wat meer compassie met elkaar moeten hebben. Op schepen wonen ook mensen en wat meer begrip tegenover deze bewoners zou erg welkom zijn. Zo vinden wij het zacht gezegd vreemd dat het geluid van een aggregaat overdag op onoverkomelijke bezwaren lijkt te stuiten waar het geluid van elektrische heggenscharen, maaimachines, scooters, motoren etc. kennelijk geen enkel probleem oplevert. Ook qua uitstoot lijken de argumenten niet geheel redelijk te zijn, als we zien hoe sommige jachten in korte tijd massa’s uitstoot produceren, wat kennelijk geen probleem is omdat het particulier gebruik is. Ook het gebruik van open haarden en dergelijke wordt nog niet aan banden gelegd. Begrijpelijk misschien, maar een beetje begrip voor de binnenvaartsector zou dan ook welkom zijn. Niets mis mee, als men aan het water wil wonen in een steeds drukker wordende samenleving. Maar dan is het, om meer begrip te krijgen, wel een vereiste, dat deze mensen van tevoren op de hoogte gebracht worden van wat binnenvaart is en wat men redelijkerwijs kan verwachten als er een ligplaats in de buurt is. Immers, de binnenvaart heeft ook plek nodig, willen deze (klagende) mensen niet eeuwig in de file terecht komen. Incidenteel lawaai van stilliggende schepen zal best eens voorkomen, net zoals bij walbewoners, maar op vele plekken is een generator verbod, waar schippers zich prima aan houden en daarnaast hebben vele schippers fluistergeneratoren. Welk lawaai de binnenvaart verder nog maakt, is een vraag, maar het meeste “lawaai” zal gelijk zijn aan het “lawaai” dat ook walbewoners maken in hun dagelijks bestaan.

In de tweede plaats bieden de wijzigingen de mogelijkheid ervoor te zorgen dat uniforme tekens langs de Rijn

Waarom voegt een nieuw bord, notabene voorzien “indien wenselijk ”van beperkende onderborden, iets toe aan de uniformiteit van de bestaande borden? Een generator verbodsbord is een goed en uniform bord, dat de lading goed dekt en voor zelfvoorzienende schepen prima toepasbaar is!

worden geplaatst, aangezien krachtens de wijzigingen in Bijlage 7 een nieuw gebodsteken
B.10, dat met die verplichting overeenkomt, wordt opgenomen. Voorts is het toegestaan
een bord onder het teken te plaatsen, waarmee die verplichting kan worden beperkt. Gevolg
gevend aan een wens van het bedrijfsleven is het bijvoorbeeld mogelijk de verplichting niet te laten gelden voor kortstondig ligplaats nemen.

De vraag wordt dan: wat is de omschrijving van het begrip “kortstondig”?

De lokale bevoegde autoriteiten besluiten of een teken wel of niet geplaatst wordt, onder voorbehoud dat een walaansluiting aanwezig is en dat de betrokken autoriteiten het wenselijk achten een aansluiting verplicht te stellen om lawaaioverlast en verontreinigende emissies te verminderen.

Hierbij wil de ASV erop wijzen, dat schepen, die geen generator (mogen) gebruiken en zelfvoorzienend zijn middels zonne- of windenergie, 100% groene energie opwekken, wat nog maar zeer de vraag is bij de stroomproducenten op het walstroomnet.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen
Het uitblijven van een reglementair kader is mogelijk, maar dat zou de lokale bevoegde autoriteiten er niet van weerhouden een dergelijke verplichting uit te vaardigen. De tekens zouden dan echter niet geharmoniseerd zijn, hetgeen een goede informatieverstrekking aan de schippers zou schaden.

Ons inziens kan er prima een generatorverbodsbord geplaatst worden. Dat heeft zichzelf al lang bewezen en dekt de lading prima.

Het niet toestaan van uitzonderingen op deze verplichting zou een andere mogelijkheid zijn. Het betreft echter een nieuwe verplichting en wil men zich ervan verzekeren dat met name het bedrijfsleven die verplichting aanvaardbaar vindt dan is een bepaalde soepelheid bij de tenuitvoerlegging nodig.

De ASV, als een van de vertegenwoordigers van dat bedrijfsleven, gaat voor verdere toepassing van het generatorverbod en vindt de voorgestelde verplichting van de walstroomaansluiting onaanvaardbaar. Er is daarmee ook geen noodzaak tot uitzonderingen.

Consequenties van deze wijzigingen
Het nieuwe derde lid van artikel 7.06 biedt dus de mogelijkheid dat een op een lig-

plaats verblijvend schip ertoe verplicht wordt zich op een walstroomaansluiting aan te sluiten om
de volledige behoefte aan elektrische energie te dekken. Dientengevolge hoeft de motor van het schip niet te blijven draaien voor de stroomvoorziening daarvan.

Als het doel is, dat er geen motoren mogen draaien i.v.m. met milieu en geluidsoverlast, verbied dat dan simpelweg zoals tot nog toe gebeurt.

De lokale bevoegde autoriteiten kunnen met het nieuwe gebodsteken B.10 de schipper informeren over die verplichting. Met een onder het teken geplaatst bord kan, indien nodig, een uitzondering worden ingevoerd.

Hier komen problemen van. Als een schip zelfvoorzienend is en de gemeente of BOA komt haar zienswijze uitleggen, gaan hier conflicten over ontstaan. Dit beleid is niet uit te leggen. Kan? Dus het staat gemeenten vrij om wel of niet een onderbord te plaatsen? En dus dan een stekker verplichting op te leggen. Dat is niet acceptabel wat de ASV betreft.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen
Er kan van de wijzigingen worden afgezien maar dat zou de lokale bevoegde autoriteiten er niet van weerhouden een dergelijke verplichting uit te vaardigen. De tekens zouden dan echter niet geharmoniseerd zijn, hetgeen een goede informatieverstrekking aan de schippers zou schaden.

Informatieverstrekking?? Eerder een zoveelste niet uit te leggen verplichting. Schippers weten werkelijk wel, dat een generator hinderlijk kan zijn voor walbewoners, die vlak bij de ligplaatsen wonen. Maar er zou toch een keuze moeten zijn voor de schipper als deze zelfvoorzienend is. En als hij dat niet is, dan via walstroom, zodat de generator uit kan.

Voorts wordt met deze wijzigingen beoogd de lokale bevoegde autoriteiten een andere mogelijkheid te bieden dan het simpelweg uitvaardigen van een verbod volgens welk het op een ligplaats niet is toegestaan een motor (of generator aan boord) van een schip te laten draaien.

Waarom hebben lokale overheden een ander systeem nodig dan het huidige generatoren verbodsbord? Enkel met de aanvulling, dat in zo'n geval walstroom beschikbaar moet zijn.

Besluit
De Centrale Commissie,

gelet op de door de Centrale Commissie aangenomen Visie 2018, waarmee een verbetering van de voorwaarden voor een verdere reductie van de emissie van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes door de Rijn- en Europese binnenvaart werd voorzien,

ter verbetering van het imago van de binnenvaart als milieuvriendelijke vervoerswijze, ter vermindering van de impact van de binnenvaart op het milieu,
strevend naar de waarborging van uniforme tekens langs de Rijn,
ter bevordering van het gebruik van walstroom op ligplaatsen, in nauw overleg met het bedrijfsleven,

De ASV is niet betrokken geweest bij het creëren van het nieuwe gebodsbord B10 met stekker verplichting! We hebben ons enkel, toen het bord er al was, sterk gemaakt voor een onderbord, omdat een stekker verplichting wel erg ver gaat.

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 7.06 en van bijlage 7 van het Rijnvaartpolitiereglement aan,

geeft haar Comité Politiereglement de opdracht om na de analyse van de mogelijkheid om alternatieve energieën aan boord te gebruiken die geen lawaai en geen schadelijke gassen veroorzaken en die om deze reden de aansluiting op het elektriciteitsnet aan wal onnodig maken, een voorstel te doen voor het aanpassen van de verplichting zoals genoemd in de bijlage van dit besluit.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden met ingang van 1 juni 2018.

"B.10 Verplichting tot het gebruik van walstroomaansluitingen

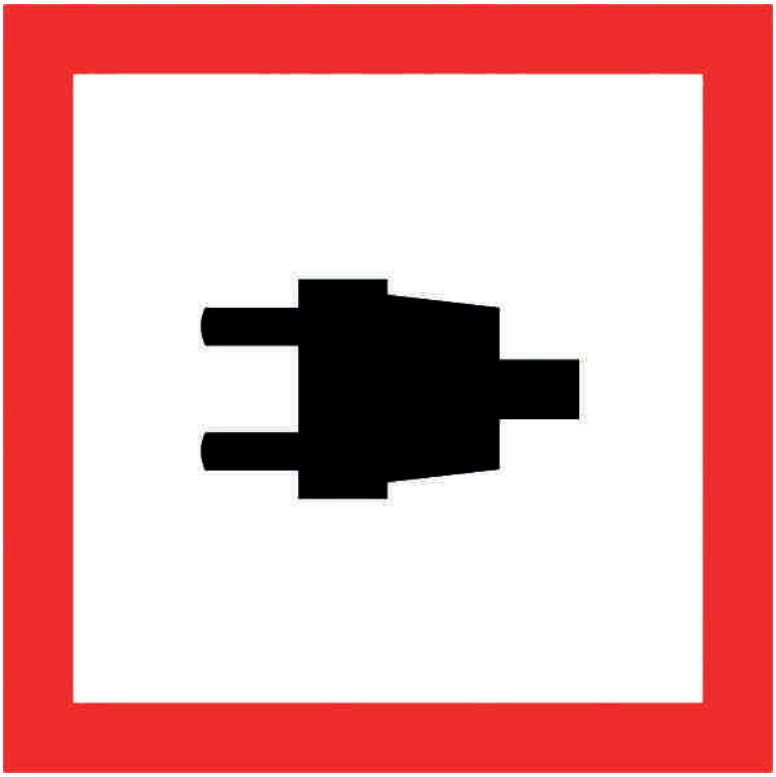
(zie artikel 7.06, derde lid)

1. Aan artikel 7.06 wordt het derde lid als volgt toegevoegd:

"3. Op ligplaatsen waar het teken B.10 (bijlage 7) is geplaatst, zijn alle schepen verplicht zich aan een bedrijfsklare walstroomaansluiting aan te sluiten en moet de volledige behoefte aan elektrische energie tijdens het stilliggen daaruit worden gedekt. Uitzonderingen van de in de eerste volzin bedoelde verplichting kunnen op een toegevoegd rechthoekig wit bord, dat onder het teken B.10 is aangebracht, worden aangegeven."

Als hier geen onderbord bij komt, heeft de binnenvaart een stekkerverplichting en moet dus ondanks alternatieven aan de walstroom, dat kan toch niet de bedoeling zijn? Hier is geen begrip voor!

2. In bijlage 7, afdeling I, onderafdeling B, wordt na het teken B.9 het volgende teken B.10 ingevoegd:



Walstroom verplicht

Brief aan de staatssecretaris

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Staatssecretaris S. Dijksma
Postbus 20901
2500EX Den Haag

16-06-2017

Milieublunder zonder woorden

Geachte staatssecretaris Dijksma,

Op ons binnenvaartschip Zwaluw wekken wij elektriciteit op met 15 zonnepanelen en een klein windmolentje (in de zomer 98% en in de winter 60% van ons verbruik).
De investering is ondersteund door de rijksoverheid middels EIA voor zonnepanelen op voertuigen.
Nu zal 2018 in het RPR (Rijnvaartpolitiereglement; geldig b.v. op Waal en Lek) naast het bestaande bord “generatorverbod” en “walstroom beschikbaar” het bord “walstroom verplicht” op ligplaatsen ingevoerd worden.

Citaat www.Schuttevaer.nl:
Het nieuwe teken is een vierkant bord met daarop een stekker binnen een rood kader. Als een schip afgemeerd ligt op een plek waar het verkeersteken staat, is het voor een schip niet toegestaan zelf elektriciteit op te wekken. Het bord wordt eerdaags toegevoegd aan de verzameling verkeerstekens van artikel 7.06 van het RPR.

Dat betekent letterlijk voor ons:

- zonnepanelen afdekken
- windmolen uitzetten (zodat we geen elektriciteit opwekken)
- kabel aan wal brengen en aansluiten aan niet benodigde walstroom

Wij proberen duurzaam en milieuvriendelijk te varen en ons steentje aan het halen van de doelen van het klimaatakkoord bij te dragen.

Wij vragen aan U ons hierbij te ondersteunen en ervoor te zorgen dat tenminste de tekst in het RPR aangepast wordt en wij milieuvriendelijk elektriciteit mogen opwekken en geen niet benodigde walstroom hoeven te pakken. Een “zo is het niet bedoeld” is niet voldoende! Wij willen niet afhankelijk zijn van interpretatie en goodwill van (handhavende) instanties!
Wij hopen op uw ondersteuning.

Met vriendelijke groet
Barbara Unrath John Passmann

Foto: Corrie Last

Vaartijden

Handhaving vaartijdenbesluit

In de praktijk blijkt dat het vaartijdenbesluit door de controlerende instanties verschillend geïnterpreteerd wordt. Met name per land worden de regels verschillend gehandhaafd, terwijl wij toch één en hetzelfde besluit hebben. De ASV werd de volgende kwestie voorgelegd.

De WSP constateerde een overtreding van de vaartijd en wel om het volgende. In het huidige vaartijdenboek staat in artikel 3.10.1 te lezen dat de exploitatiewijze gebonden is aan een aantal uren binnen een periode van 24 uur. Nu is er gevaren met A1 vaart zonder tachograaf, op dag één van 10.00 tot 22.00. Er is acht uur gerust en de vaart is vervolgd op dag twee van 6.00 tot 12.00. Dus er is binnen de bloktijden gevaren en de rusttijd is in acht genomen. De WSP bespeurde echter een overtreding, omdat volgens hun interpretatie van het vaartijdenbesluit de vaart met twee uur overschreden is. De vaart is gestart op 10.00 dus dan gaan de 24 uur tellen en dan is er 16 uur gevaren in die 24 uur.

DIT IS ONJUIST! Wij hebben het onderzocht en konden ons lid de volgende informatie meegeven. De 24 uur gaat in na elke rusttijd van 8 uur. Dit valt terug te lezen in Art. 3.11. van het vaartijden besluit, zie de onderstaande links van de site wetten.overheid.nl. De artikelen, genoemd in het vaartijdenboek zijn maar een beperkt overzicht van het bemannings- en vaartijdenbesluit. Doe er uw voordeel mee en lees het besluit nog eens goed na, zodat u een verhaal hebt als de dienstdoende weer zijn eigen creatie van het besluit maakt. Als u goed op de hoogte bent van de regels, dan hoeft u geen genoegen te nemen met een “Verwarnung”. Ons advies is om in zo’n geval een protocol op te laten maken en vervolgens bezwaar aan te tekenen. Vaak is het na één brief van bezwaar al opgelost. Hieronder vindt u de desbetreffende links.

http://wetten.overheid.nl/BWBR0009386/2017-07-01#Hoofdstuk5

http://wetten.overheid.nl/BWBR0030215/2017-04-01#HoofdstukII_Titeldeel3_Paragraaf2_Artikel3.11

Ligplaatsen

Ligplaatsenproblematiek Geertruidenberg

De laatste ligplaats voor kleinere binnenvaart wordt bedreigd
Tijdens een overleg op 23 augustus jongstleden met de gemeente Geertruidenberg werd duidelijk dat zelfs die enige bestaande ligplaats voor kleine binnenvaartschepen, aan de Timmersteekade, in gevaar komt. Deze plek, die al decennia gebruikt wordt door de binnenvaart, geheel tot tevredenheid van de “buren”; de walbewoners, is al jarenlang een probleemplek. Alles wordt gedaan om ligplaats nemen door de beroepsvaart te ontmoedigen. Schippers, die er wel havengeld betalen, worden te pas en te onpas gesommeerd plaats te maken voor rondvaartboten.

Inmiddels heeft de gemeente bedacht dat men er vooral historische schepen een ligplaats wil geven; die krijgen voorrang boven de bestaande binnenvaart. Ondertussen doet de gemeente er alles aan om de belangenbehartiging voor de binnenvaart, de ASV, die al 4 jaar geleden deelnam aan de besprekingen over de herinrichting van de Donge-oevers, buiten spel te zetten. Deze organisatie, waarvan juist de leden vaak op de voornoemde plek liggen, wordt niet uitgenodigd en de brief daarover van de ASV wordt niet beantwoord. Dat de ASV op de hoogte is van de gang van zaken, komt alleen omdat leden van deze organisatie op persoonlijke titel zijn uitgenodigd, maar zo horen de zaken natuurlijk niet te gaan.

De belangenvereniging voor historische schepen LVBHB wordt daarentegen wel betrokken bij de overleggen, waarbij men 5 nieuwe plekken voor historische schepen nog niet genoeg vindt: men probeert om de bestaande woonboot (die daar zonder toestemming is gaan liggen) te verleggen naar de binnenvaartsteiger om zo zes i.p.v. vijf historische schepen te kunnen afmeren. De tendens blijkt te zijn om zoveel mogelijk medewerking te geven voor de historische schepen, ten koste van de bestaande binnenvaart.

Kortom: alles blijkt voorrang te hebben boven de bestaande binnenvaart: de woonboot, de historische schepen, de rondvaartboot, alleen de kleinere schepen die de wegen ontlasten van vrachtverkeer over de weg blijken niet gewenst.

Handelswijze Gemeente Geertruidenberg in strijd met belangen binnenvaartsector.
Op 14 september jongstleden heeft er een overleg plaatsgevonden m.b.t. de wijze waarop de gemeente Geertruidenberg omgaat met de binnenvaartsector, specifiek het ligplaatsenbeleid in Geertruidenberg, in het gemeentehuis van Geertruidenberg om 14:00 uur.

Voor dat overleg is de ASV uitgenodigd n.a.v. 2 gestuurde brieven waarin de ASV aangeeft niet betrokken te worden bij de aanpassing van de ligplaatsen en zeer bezorgd te zijn over het voortbestaan en de kwaliteit van de enige mogelijke afmeerplek voor kleinere schepen. Hoewel de ASV in het verleden diverse malen in gesprekken wat betreft ligplaatsenbeleid Dongeoevers heeft geparticipeerd, blijkt op dit gesprek dat niemand weet wie of wat de ASV is.

Al in het voorstelrondje is duidelijk dat, hoewel de brieven van de ASV aan burgemeester en wethouders is gestuurd, we hier niet met beleidsmakers om tafel zit-

ten maar met ingehuurde krachten die het beleid, wat reeds vast heet te staan, zo horen wij, moeten uitvoeren.

Men wil ons wel “uitleggen” hoe alles in elkaar zit.

Wij hebben namens de ASV uitgesproken dat we dan, zoals ik ook al in het telefoongesprek had aangegeven na de eerste brief, met de verkeerde mensen om tafel zitten. Mensen die niet anders kunnen zeggen als : “dat wisten wij niet”, “dat heeft niemand ons verteld” en “de besluiten zijn al genomen”.

De ASV stelde daarbij dat uiteindelijk de gemeente Geertruidenberg verantwoordelijk is voor deze gang van zaken. Zij hoort ervoor te zorgen dat de informatie doorgegeven wordt en de communicatie niet stokt op het moment dat een ambtenaar vertrekt. Bovendien zou de gemeente in geval van wijziging van de plannen met degenen die daar oorspronkelijk bij betrokken waren, op de hoogte dienen te stellen. Kennelijk is het zo dat er voortdurend een wisseling is van beleidsmakers en een wisseling van uitvoerenden is, waarbij er nauwelijks communicatie is. In ieder geval is niet doorgegeven welke afspraken er ooit gemaakt zijn, toen de ASV meer dan 4 jaar geleden al betrokken was bij de plannen.

In plaats daarvan is al het contact buiten de ASV om verlopen en heeft ook de vereniging BLN-Schuttevaer, die weet dat de ASV het mandaat heeft ingetrokken om ook namens de ASV leden te spreken, doen voorkomen alsof zij de belangen van de hele binnenvaartsector behartigt.

De ASV aanwezigen (David en Sunniva) hebben de gesprekspartners erop gewezen, dat juist ASV leden van de genoemde ligplaats gebruik maken en het dus ernstig is dat de vereniging BLN Schuttevaer haar goedkeuring gegeven heeft aan plannen, die de wijze waarop er van een ligplaats voor kleinere schepen gebruik gemaakt kan worden, nog verder beperken.

Nu is het argument dat die plannen zoals met de ASV destijds besproken zijn, niet bleken te kunnen worden uitgevoerd, omdat dat in strijd was met het bestemmingsplan. Daar is de ASV echter nooit van op de hoogte gesteld. De reactie van de beide heren was dat dat onze eigen verantwoordelijkheid zou zijn: een organisatie als de ASV dient zichzelf constant op de hoogte te stellen van alle bestemmingsplannen, ontwikkelingsplannen, beleidsnotities en verkeersplannen. Kennelijk heeft men geen informatieplicht, vinden de vertegenwoordigers namens de gemeente, maar hebben de organisaties de plicht om zich constant op de hoogte te laten stellen.
Wij hebben geschetst op welke (internationale) fronten er ontwikkelingen zijn (gemeentes, provincies, Rijk, RWS, maar dan ook nog departementen en vaarwegbeheerders en dergelijke in andere landen). Daar leek men geen begrip voor te kunnen opbrengen.

Oftewel, binnen een gemeente heeft men geen verantwoordelijkheid voor de gevolgen van genomen besluiten als men daarmee groepen dupeert. Moeten die groepen maar ervoor zorgen dat ze op de hoogte zijn, aanwezig zijn, stukken indienen etc. Een treurige manier om met de belangen van de burgers en bedrijven om te gaan, vindt de ASV.

Wij stelden wel degelijk de gemeente verantwoordelijk voor dit beleid. Hoe kan het zijn dat een gemeente, die zo veel van zijn bestaan te danken heeft aan de binnenvaart, daar geen boodschap aan heeft? Hoe kan het dat een woonboot, die oorspronkelijk op illegale wijze ligplaats genomen heeft, de jachtjes van nieuwe bewoners, de elektrische bootjes van een verhuurbedrijf, de nu en dan passerende rondvaartboten, de aan te werven historische schepen (waar nu plaats voor gemaakt dient te worden) en de kano’s allemaal voorrang krijgen boven datgene wat er al decennia is: de binnenvaart. De binnenvaart die ook al decennia voor de Timmersteekade ligt tot volle tevredenheid van de walbewoners.

Hoe kan het, dat een gemeente als Geertruidenberg het belang wel ziet van historische schepen (we gaan voor “toerisme” werd ons verteld) maar het belang niet ziet van varende en manoeuvrerende schepen die de stad juist een levendigheid verschaft die als aantrekkelijk ervaren wordt.

De ASV heeft dus wederom aan de orde gesteld dat er ligplaatsen moeten komen voor kleinere schepen. Echte ligplaatsen waarbij men gewoon kan blijven liggen, omdat er tenslotte havengeld betaald wordt.
De ASV heeft ook gevraagd om redelijk ligplaatsenbeleid. Dat een havenmeester de mogelijkheid heeft om een schip ligplaats te wijzen (of juist te wijzen op een onmogelijkheid van ligplaats nemen) is aanvaardbaar. Maar de wijze waarop deze havenmeester die “macht” misbruikt is totaal onaanvaardbaar. Dat dezelfde

havenmeester, die bij het gesprek gehaald wordt, vol trots kan zeggen “ik bepaal wie ergens mag liggen” spreekt ons inziens boekdelen. Als wij met voorbeelden komen van weggesleepte schepen en op welke manier er medegedeeld wordt dat men weg moet wezen (zie de twee brieven aan burgemeester en wethouders) wordt beantwoord met: “O zegt die dat, dan zal ik wel eens even met diegene gaan praten”. Deze houding van machtsmisbruik en verkapte dreigementen aan het adres van schippers die vaak afhankelijk zijn van de welwillendheid van deze havenmeester, zegt ons wel genoeg.

Als illustratie namen wij een aangeplakt briefje mee, geplakt over het bord waarop het telefoonnummer staat (wat inmiddels onleesbaar is waarop de schipper zich dient te melden bij ligplaats nemen). Op dat briefje staat alleen dat het verboden is ligplaats te nemen op een bepaalde datum vanwege een bepaald schip. Nergens wordt duidelijk dat dit briefje van de gemeente komt. Maar waar moet een schip blijven als hij daar niet kan liggen? Dat kan nu nog naast het woonschip, die daar niet blij mee is, maar als de toekomstplannen vorm krijgen kan dat ook niet meer.
Het betreffende schip van 80 meter heeft er overigens meer dan een week gelegen.

Er is geen probleem.
Als wij zeggen dat we hiermee een probleem hebben, zegt de havenmeester “er IS geen probleem”. Dat wordt tot 3 keer toe herhaald. Ook als wij uitleggen, dat als wij een telefoontje krijgen en op stel en sprong van Zaandam (ons woonadres) moeten vertrekken, ongeacht onze bezigheden (onder dreiging van wegslepen, politie en dergelijke), zonder vergoeding voor gemaakte kosten en wel gewoon havengeld moeten betalen, blijft men volhouden dat dat geen probleem is. Pas als men zich realiseert dat als men de auto ergens geparkeerd heeft, het heel vervelend is dat men opeens opgebeld zou worden om het onmiddellijk weg te halen, lijkt er iets te gaan dagen, maar niet bij de havenmeester. Die geeft overigens aan bij sommige mensen dan wel korting te geven op havengeld, bij anderen weer niet. Tja, het is maar hoe je met je baan omspringt, maar bij ons voelt dit als willekeur en machtsmisbruik en zeker niet als een goede dienstbare invulling van een ambtelijke taak.

Kennelijk is het heel moeilijk duidelijk te maken hoe het schippersbestaan eruit ziet en welke vergaande consequenties het feit heeft, dat men vindt dat schippers te pas en vooral te onpas dienen te verkassen. Want ook na het voorbeeld van de geparkeerde auto lijkt men te denken dat als schippers maar op tijd op de hoogte gesteld worden (via e-mail) er niets aan de hand is. Bovendien vindt de havenmeester dat schippers altijd aan boord dienen te zijn. Ook houdt de havenmeester vol dat schippers altijd keurig op tijd per mail op de hoogte gesteld worden. Als wij zeggen dat dat bij ons (FRANTO) nog nooit gebeurd is zegt de havenmeester: de FRANTO? O, dat zijn van die lastige mensen…..

Al met al heeft de ASV tijdens het gesprek aangegeven uit te gaan zoeken of een havenmeester wel op deze manier met de macht om mag gaan, die hem gegeven is. De ASV heeft dat dan ook in de ledenvergadering besproken en zal kijken of er eventueel juridische stappen gezet kunnen worden.

Verder is het dus opvallend, dat er kennelijk geen enkele wethouder de binnenvaart in zijn portefeuille heeft, maar zien wij dat de stukken betreffende de herinrichting van de Dongeoevers wel naar Wethouder van Oort gaan. Is dat dan degene die aangesproken dient te worden? Tenslotte weten de beide ingehuurde projectmanagers (?) kennelijk ook niet van de door de ASV verstuurde brieven af over dit onderwerp. Hoewel, als ik ze uit wil reiken, wordt er gezegd dat men ze al heeft (??).

Gaandeweg het gesprek lijkt het er wel op dat er een zeker begrip komt voor het feit dat het toch een vreemde zaak is dat een gemeente die zo nauw verbonden is (geweest) met de binnenvaart diezelfde binnenvaart kennelijk niet een echte vaste ligplaats wil verschaffen. Tijdens het gesprek wordt er dan ook suggesties gedaan over eventuele alternatieven, die echter wel geld kosten.

Er werd gesuggereerd dat de ASV eventueel uitgenodigd zou kunnen worden eens bij een commissievergadering te komen, waarbij de ASV vanuit een positieve (!!) invalshoek zou kunnen benaderen waarom de binnenvaart van belang is voor Geertruidenberg, waarom de kleinere schepen nergens anders kunnen liggen en waarom ook vanuit het toeristisch perspectief voor deze schepen een goede plek gevonden dient te worden. We zijn benieuwd….

David Twigt en Sunniva Fluitsma

Foto: Sunniva Fluitsma

Regensburg ligplaatsverbod tegenover de “Regenmundung”

Na een aantal klachten van collega-schippers over het ligplaatsverbod in Regensburg heeft de ASV gebeld met WSA. Deze vertelde, dat er een ondiepte zit aan de Regenmundung van 1.40 meter; de ondiepte is met groene tonnen afgeschermd. Hedenmorgen heeft een ASV-bestuurslid heel vroeg een telefoontje gekregen van het WSA Regensburg, waarbij een vriendelijke man wist te vertellen dat er volgende week gebaggerd wordt en dat het baggeren ongeveer een week gaat duren. Daarna wordt er gepeild en worden de tonnen weggehaald. Ook het ligplaatsverbod tegenover de Regenmundung wordt dan opgeheven.

De medewerker van het WSA heeft om begrip gevraagd, omdat de procedure om deze opdracht uit te voeren erg lang duurt vanwege inschrijving door verschillende waterbouwbedrijven om de baggerwerkzaamheden te mogen uitvoeren.

Deze inschrijving duurt een aantal weken (3 tot 4 weken). Die tijd is nodig om offertes te kunnen maken.

Makkelijker kunnen ze het niet maken!

Foto: Corrie Last

Reactie Zuid-Holland betreffende Klacht ligplaatsenbeleid Zuid Holland

Geachte mevrouw Fluitsma,

Naar aanleiding van uw e-mail van 31 juli 2017 met een aantal vragen, doe ik u hierbij een reactie toekomen.

Uw vragen alsmede de beantwoording daarvan luiden als volgt:

Hoe is dit besluit tot stand gekomen?
De afgelopen jaren klagen de omwonenden van de overnachtingslocatie langs de Oudshoornseweg in Alphen aan den Rijn regelmatig over de afgemeerde schepen. Sinds Heineken zijn grondstoffen via de vaarweg laat aanvoeren is het aantal scheepvaartbewegingen via Alphen aan den Rijn naar Zoeterwoude aanzienlijk toegenomen. Deze schippers maken vaak gebruik van de bewuste locatie. Soms met overlast voor de omgeving tot gevolg. Gezien de discussies met bewoners heeft de Dienst Beheer Infrastructuur toegezegd de noodzaak van deze overnachtingslocatie voor de beroepsvaart nader te onderzoeken.

Het ligplaatsvak is in 2001 vastgelegd in een verkeersbesluit. Het besluit is destijds genomen om het afmeren op de Oude Rijn tussen de Heimanswetering en de Gouwe te reguleren. Bij nader onderzoek is gebleken dat dit ligplaatsvak niet overeenstemt met het geldende verkeersbesluit. Als de werkelijke situatie in overeenstemming moet worden gebracht met het verkeersbesluit, dan moet een nieuw verkeersbesluit worden genomen. In dat geval ontstaat dan een strijdigheid met ons eigen ligplaatsenbeleid. Een deel van het ligplaatsvak ligt in de directe omgeving van de Albert Schweitzerbrug, terwijl volgens ons beleid het innemen van ligplaasten in de directe nabijheid van bruggen niet is toegestaan. Derhalve is ervoor gekozen om het verkeersbesluit in stand te laten en de praktijksituatie in lijn te brengen met het besluit. Dit heeft tot gevolg dat er enkele meerpalen moesten worden verwijderd.

Komt er op een andere plaats een vergelijkbare ligplaats met dezelfde faciliteiten voor in de plaats?
Bij de nieuwbouw van de Koningin Maximabrug te Alphen aan de Rijn zijn recent drie extra overnachtingsplaatsen gecreeerd voor de beroepsvaart. Andere alternatieven voor ligplaatsen in en om Alphen aan de Rijn worden onderzocht. Door het smalle en stedelijke karakter van de bewuste vaarwegen is het onder de huidige infrastructurele omstandigheden echter niet eenvoudig om extra afmeervoorzieningen voor beroepsvaart te creëren. Wel wordt van een locatie in de Oude Wetering onderzocht of daar ligplaatsen gecreëerd kunnen worden. De komende tijd wordt verder bezien of er nog extra ligplaatsen in en om Alphen aan de Rijn? of verderop in het netwerk - kunnen worden aangelegd.

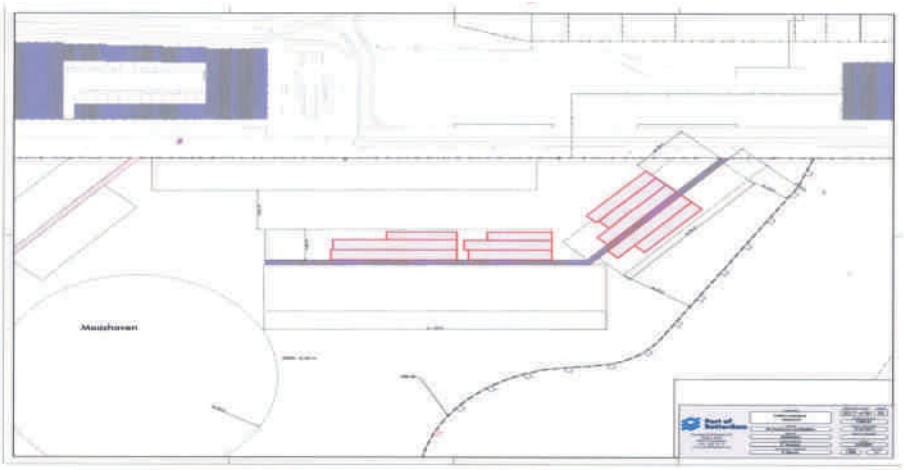
Nadat deze reactie op ASV-facebook was geplaatst kwamen daar ook reacties op. Een daarvan was:
En waar moet je blijven als je in de Rijnhaven moet lossen, die brug sluit namelijk om 16.30 uur. Dan zou ik in de nieuwe situatie dus ‘s morgens bijna 3 uur eerder moeten vertrekken om om 6.30 uur te kunnen lossen in de Rijnhaven, maar aangezien wij met vaar- en rusttijden zitten is dit niet haalbaar, dankjewel gemeente Alphen aan den Rijn.

Dit heeft de ASV doorgestuurd naar de provincie Zuid-Holland

Herinrichting Maashaven (langliggers)

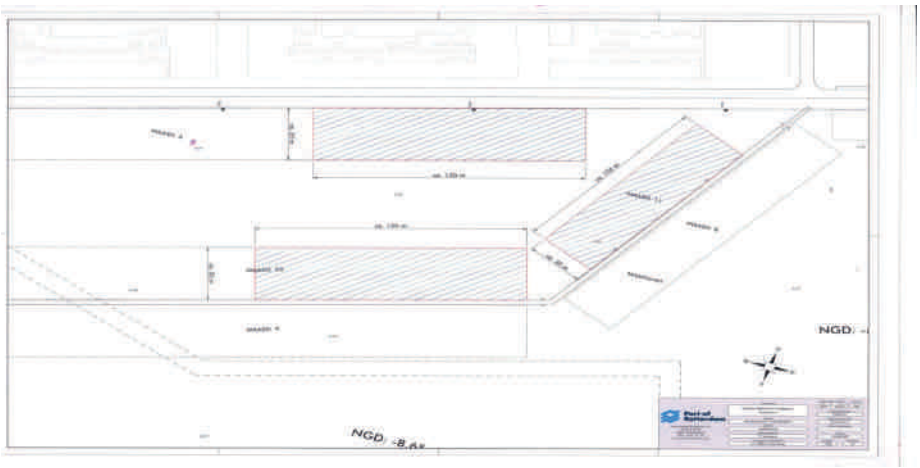
Het Havenbedrijf is druk bezig met de a.s. herinrichting van de Maashaven.

Dat hebben ze onder andere met bijeenkomsten in de Maassilo en op de Beurs van Gorinchem kenbaar gemaakt. Daar was ook ruimte voor opmerkingen waar het Havenbedrijf naar ging kijken en met zo goed mogelijke oplossingen te komen. Ze zijn ook in gesprek geweest met de langliggers. Het Havenbedrijf is bij hen langs geweest en heeft met hen individueel gesprekken gevoerd. Daaruit hebben ze met en in goed overleg een inrichting gemaakt hoe de langliggers komen te liggen en dit is ook via de mail gecommuniceerd.



Nu was het eerst bedoeling om de werkzaamheden aan de pontons in fases uit te voeren en hierbij het westelijke deel van het lange ponton eerst te verwijderen en te reviseren en om dan neer te leggen aan de kade van Maashaven NZ.

Het plan is nu echter om de huidige pontons in zijn geheel en in één keer op te nemen en naar de werf te brengen en om daar alles in één geheel geschikt te maken voor de twee nieuwe plekken in de Maashaven.



Dit houdt in dat de langligger te maken krijgt met een tijdelijke afmeersituatie. Het Havenbedrijf biedt de mogelijkheid aan om het bestaande ponton in het westen van de Maashaven te gebruiken. De drie locaties die wij hiervoor hebben aangewezen zijn op de bijgaande kaart weergegeven.

Het Havenbedrijf heeft met de tijdplanning rekening gehouden met de feestdagen zodat iedereen gewoon nog even op zijn oude plek kan blijven liggen. Dat is voor de varende schepen en de langliggers wel heel fijn, ook omdat het meestal heel druk is met schepen. Op 1 februari 2018 moet de ponton leeg zijn om dan naar de werf te kunnen. Het Havenbedrijf wil graag dat de schepen in de laatste dagen van januari verhuizen en over het precieze tijdschema hiervan krijgen we tijdig bericht. We moeten rekening houden met 12 maanden voor dat alles weer terug en klaar is.

Jessica van den Akker

Geluidloze ondergang essentieel deel van de binnenvaartvloot?

Het onderwerp geluidseisen is besproken op de ASV vergadering, omdat het op het OTNB overleg aan de orde zou komen.

Wat blijkt? Het Ministerie handelt in strijd met aangenomen moties, waarin juist de oudere en kleinere binnenvaart beschermd zou moeten worden. In strijd met de CCR uitgangspunten zelf, die uitspreken dat bepaalde categorieën niet harder getroffen mogen worden dan anderen. En in strijd met de specifieke uitspraken binnen de CCR over dit onderwerp zelf, waarin uitgesproken wordt dat door de geluidseisen geen enkel bedrijf verloren zou mogen gaan.

We beginnen ons zo langzamerhand af te vragen wat de agenda van de Nederlandse delegatie is:

In plaats van beschermen van oudere en kleinere binnenvaart, zoals de moties de Minister hebben opgedragen, stelt de Nederlandse delegatie aan de CCR voor ALLEEN de oudere schepen (van voor 1976) aan een geluidstest te onderwerpen.

Korte weergave achtergrond:
Er is een moratorium afgekondigd over de geluidseisen (dus er werd een pas op de plaats gemaakt), omdat geen enkel schip kon voldoen aan de eisen (ook de nieuwbouwschepen lukt het niet, zie het rapport geluidseisen). Bij het rapport dat is opgemaakt (20140720-06 rapport geluidseisen) wordt duidelijk hoe onmogelijk de opgave om te voldoen aan de geluidseisen is.

Met dit rapport in de hand werd vanuit het Ministerie IenM in overleggen gevraagd wat de sector voor oplossing aan kon dragen. Eigenlijk was iedereen het erover eens dat wat niet kan, niet kan en werd er bedacht dat het meest reële zou zijn, dat men aan geluidseisen moest voldoen bij om-, ver- of nieuwbouw. Maar dat wilde het Ministerie niet, want het was de bedoeling dat “de schepen gingen investeren” (letterlijke tekst Rijnvaartcommissaris Nederlandse delegatie).

Naar aanleiding van dat overleg heeft de ASV tijdens een ledenvergadering dit onderwerp uitgebreid aan de orde gesteld en van daaruit hebben wij onze “officiële reactie aangaande geluidseisen” uitgedaan.

Nu komt de Nederlandse delegatie met een voorstel, wat men voor gaat leggen aan de CCR/CESNI

Oftewel; namens Nederland wil men dit schepen op gaan leggen.

Tot onze verbijstering is het voorstel dat ALLEEN oudere schepen (bouwjaar voor 1976) vanaf 2020 aan een proefvaart onderworpen zullen worden en ALLEEN zij zullen moeten voldoen aan de geluidseisen.

(Wij hebben dit in de ledenvergadering ook besproken. Toen hadden we een discussie met de aanwezige Rijnvaartcommissaris die nog steeds denkt dat “het allemaal wel meevalt”.)

Vervolgens heeft de maandag erop (18 september) het OTNB (overleg techniek nautiek binnenvaart) plaatsgevonden, waarin bleek dat men inderdaad de bedoeling heeft de oudere (en daarmee dus ook de gehele vloot kleine schepen) op te offeren, want die kunnen natuurlijk nooit voldoen, en de mate waarin men deze schepen tegemoet wil komen in wat men een versoepeling noemt, is totaal onvoldoende.

Daarop heeft de ASV een schriftelijke reactie gestuurd. Ook omdat we weten, dat er niets genotuleerd wordt tijdens de OTNB overleggen en we heel zeker willen stellen dat niemand eronder uit kan wat wij inbrengen (we hebben ook de andere bonden om steun hierin gevraagd).

Aan het Ministerie:

Hierbij stuur ik de brief die wij als ASV naar u, volgens afspraak zouden sturen betreffende de geluidseisen zoals besproken in het afgelopen OTNB.

Met document CESNI/PT (16) 40 heeft de Nederlandse delegatie CCR een aantal opties geschetst om een vervolg te geven aan de regelgeving voor geluidsemissies van bestaande schepen.

In eerste instantie lijkt het erop dat het Ministerie I&M meedenkt met de eigenaars van binnenvaartschepen waarbij de kiel gelegd is voor 1976 in verband met de geluidseisen. Zo schrijft de Nederlandse delegatie:

Onder voorwaarden toestaan van beperkte overschrijding

Vervolgens lijkt het of er een versoepeling voor deze categorie schepen wordt voorgesteld.
De Nederlandse delegatie stelt namelijk voor om voor bestaande schepen een afwijkende geluidsnorm te introduceren.

Maar uiteindelijk is duidelijk geworden dat ALLEEN de categorie oudere schepen vanaf 2020 onderworpen zullen worden aan een proefvaart om aan geluidseisen te voldoen.
Wij zien dus dat ALLEEN de categorie schepen van voor 1976 vanaf 2020 (ombouw)maatregelen moeten treffen om het geluidsniveau te verminderen en waarbij daarna een nieuwe proefvaart met meting van het niveau van de geluidsdruk moet plaatsvinden.

In de bijgevoegde brief vindt u de reactie op dit voorstel van de ASV. Ik hoop en verwacht u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Nb. Tijdens het OTNB overleg heeft het Ministerie I&M bij monde van de heer Mensink uitgesproken dat als wij een (dus ook deze) reactie naar meerderen zouden sturen (zichtbaar bij de e-mailadressen) het Ministerie dit als een open brief beschouwt en DUS naast zich neer legt (sterker: niet eens leest). In alle opzichten lijkt ons dit een bijzonder opmerkelijke uitspraak.

Reactie Ministerie op de brief (de brief zelf vindt u onderaan dit stuk):

De brief is in goede orde ontvangen. Zoals bekend wordt volgende week het onderwerp in CESNI/PT besproken. Het lijkt ons zinvol om daarna te reageren met de stand van zaken.

Reactie Politiek op de geluidseisenproblematiek

Vervolgens heeft de ASV een schrijven hierover gestuurd naar de diverse politieke partijen en de verschillende bonden. De politieke partijen D66, SP en VVD reageerden geïnteresseerd, vroegen om meer informatie of deelden mee het mee te willen nemen naar het AO (Algemeen Overleg) van december.

Reactie andere bonden op de geluidseisenproblematiek

Brief aan de diverse bonden over de geluidseisenproblematiek inclusief reacties

Hierbij stuur ik de brief die wij als ASV naar het Ministerie, zullen sturen betreffende de geluidseisen.

Met document CESNI/PT (16) 40 heeft de Nederlandse delegatie CCR een aantal opties geschetst om een vervolg te geven aan de regelgeving voor geluidsemissies van bestaande schepen.

In eerste instantie lijkt het erop dat het Ministerie I&M meedenkt met de eigenaars van binnenvaartschepen waarbij de kiel gelegd is voor 1976 in verband met de geluidseisen. Zo schrijft de Nederlandse delegatie:

Onder voorwaarden toestaan van beperkte overschrijding

Vervolgens lijkt het of er een versoepeling voor deze categorie schepen wordt voorgesteld.
De Nederlandse delegatie stelt namelijk voor om voor bestaande schepen een afwijkende geluidsnorm te introduceren.

Maar uiteindelijk is duidelijk geworden dat ALLEEN de categorie oudere schepen vanaf 2020 onderworpen zullen worden aan een proefvaart om aan geluidseisen te voldoen.
Wij zien dus dat ALLEEN de categorie schepen van voor 1976 vanaf 2020 (ombouw)maatregelen moeten treffen om het geluidsniveau te verminderen en waarbij daarna een nieuwe proefvaart met meting van het niveau van de geluidsdruk moet plaatsvinden.
Op onze vraag waarom nou juist die categorie waarvan men weet dat die niet voldoen als eerste “aan de beurt is”, kregen we als antwoord dat daar geen meetgegevens van zijn. Maar tegelijkertijd weten we allemaal dat die geluidsproblemen sectorbreed liggen dus maakt het kennelijk niet uit of er wel of geen meetgegevens zijn.

In strijd met de aangenomen moties
Keer op keer meldt het Ministerie dat men de aangenomen moties (Graus, Smaling etc.) waarin de Kamer de Minister opdraagt de oudere, kleinere schepen te vrijwaren van de CCR eisen niet KAN uitvoeren omdat Duitsland dwars zou liggen etc. Nu Duitsland zelf aangeeft dat dit geen schip de kop mag kosten merken wij op dat het Ministerie dat helemaal niet gebruikt om deze kwetsbare groep (oudere schepen) van onhaalbare regelgeving zoals de geluidsnormen zijn te vrijwaren en daarmee de diversiteit van de vloot te ondersteunen
Sterker, Nederland is het land dat nu juist die groep schepen (tenslotte zijn bijna alle kleine schepen gebouwd voor 1976) als eerste confronteert met proefvaarten en grote investeringen waarbij men geen idee heeft waar dit toe zal leiden.
Dat nemen wij het Ministerie kwalijk. Zij weet namelijk als geen ander:

Niet alle oude schepen zijn klein, maar (bijna) alle kleine schepen zijn wel oud. ERGO: dit is de doodsteek voor de kleinere schepen en daarmee voor de diversiteit van de vloot

Schippers en bonden tegen elkaar uitgespeeld
Bij dit alles dient opgemerkt te worden dat de ASV deze manier van handelen vanuit het Ministerie ervaart als het ervoor zorg dragen dat groepen schippers en bonden tegen elkaar uitgespeeld worden. Want wat is de reactie van andere bonden tijdens het OTNB hierop?
“Laten we dit maar doorvoeren anders heeft de hele sector de consequentie dat ze per 2020 aan deze proefvaarten en eisen moeten voldoen.”
Oftewel: we offeren de oudere (en vooral veel kleinere) schepen hieraan op om een ander (eigen) belang te dienen. Terwijl we allemaal weten (zie de rapporten en verslagen) dat geen enkel van de geteste schepen aan de eisen konden voldoen. Ook de nieuwe schepen konden er niet aan voldoen.
Alleen de bond Nautilus heeft aangegeven dat dit tot rechtsongelijkheid zou leiden, en dat terwijl het met terugwerkende kracht opleggen van nieuwbouweisen op bestaande schepen door de CCR werd gedaan met het argument dat er sprake zou zijn van rechtsongelijkheid als het ene schip aan meer (andere) eisen zou moeten voldoen dan het andere.

Beperkte ontheffing bijna onmogelijk,
Als wij vervolgens lezen op welke wijze dan een beperkte ontheffing verkregen kan worden moet de conclusie zijn dat men het de eigenaars heel moeilijk zo niet onmogelijk maakt hieraan te voldoen.
Op blz. 4 onderaan van a/cesnipt16_66nl verwijst men naar het K+V-advies van 2011, waarin de gevolgen van het beëindigen van de overgangstermijnen worden omschreven. Zonder daarbij het stapelingseffect te onderkennen. Het was beter om naar het Duitse rapport van 2003 te verwijzen. Dat is veel overtuigender.

Rechtsongelijkheid
Uit het voorstel kunnen wij lezen dat de schepen van voor 1976 een proefvaart moeten ondergaan, terwijl op een andere plek staat, dat schepen vanaf 1976 gebouwd werden, in theorie voldoend aan de eisen, maar dat het nooit gecontroleerd werd. (Waarbij er op de werven geen deskundigheid aanwezig was op dat vlak). Dat geeft dus onaanvaardbare rechtsongelijkheid. Waarbij het niet het streven moet zijn, om die schepen vanaf 1976 ook maar aan de test te onderwerpen, maar alle aangedragen argumenten overziend, er een overvloed aan redenen is om terug te keren naar N.V.O.
Er is eigenlijk nog geen enkel zinnig argument aangedragen om de eisen zo scherp te stellen.
Nautilus maakte in ieder geval nog de opmerking dat het Ministerie er wel rekening mee moet houden dat het zomaar kan dat er schippers kunnen zijn die dit gerechtelijke ongelijkheid vinden en dit kunnen gaan aanvechten.
Het voelt alsof deze groep het wisselgeld is om de rest van de vloot te ontzien.

(alweer) In strijd met uitgangspunten CCR
Als de CCR functioneert in strijd met haar eigen uitspraken (in een rapport “het schip van de toekomst” staat tenslotte dat het niet zo mag zijn dat hele segmenten van de vloot extra zwaar getroffen mogen worden. Bovendien schrijft over dit onderwerp Duitsland specifiek dat geen bedrijf daardoor verloren mag gaan) vindt de ASV dat de Nederlandse delegatie daar de CCR op moet aanspreken. In plaats van constant tegen ons zeggen dat de CCR nu eenmaal niet zouden willen.
De vraag welke rol de Nederlandse delegatie hierin speelt is ook aanwezig. In ieder geval is ons duidelijk gezien de uitspraak van het Ministerie in 2016 (zie eerste deel van dit stuk) dat het ministerie zelf graag wil dat er vooral veel geïnvesteerd wordt door schippers, of het nu mogelijk is of niet.

Conclusie
Het Ministerie heeft aan de ASV gevraagd om met een oplossing te komen als de ASV het niet eens is met dit voorstel. De ASV heeft eerder een schrijven uit doen gaan over wat zij vindt over dit onderwerp. Dat schrijven voeg ik weer bij deze tekst.
Onze uitgangspunten en onze stellingname blijven ongewijzigd. Onze oplossing (OVN) werd en wordt terzijde geschoven als onbespreekbaar. Ook de hele simpele oplossing van de oordopjes (in de slaapkamers) zoals ook (wederom) is aangedragen op het OTNB overleg door BLN lijkt onbespreekbaar te zijn. Waarom is totaal onduidelijk (omdat het niet controleerbaar is of iemand die dopjes indoet, maar dat is in wel meer gevallen zo, er is ook nog iets als eigen verantwoordelijkheid, en we hebben het over de privésfeer, de slaapkamer tenslotte).

Wat betreft de oordopjes lijkt het betuttelend en dus belachelijk maar gewoon oordopjes verplichten wanneer je niet aan de geluidseisen voldoet is verreweg de goedkoopste oplossing. Gewoon een doosje oordopjes op het nachtkastje en je bent klaar. En vreemd is het niet er zijn ook mensen die met oordopjes slapen omdat de partner snurkt. Wat betreft de controle: er wordt nooit gecontroleerd of men wel de gehoorbescherming draagt als men de machinekamer in gaat. De gehoorbescherming hangt in de ingang en dat is voldoende. Dus een doosje met oordopjes op het nachtkastje moet voldoende zijn.

Het is natuurlijk niet zo dat wij maar oplossingen blijven bedenken totdat er een in de CCR kraam te pas komt. De CCR heeft zich in de nesten gewerkt door met

onmogelijke eisen te komen, men wil dat niet toegeven vanwege gezichtsverlies. Wij hebben suggesties gedaan hoe zaken min of meer werkbaar zouden kunnen worden, als men daar niets van wil weten dan is dat een besluit van de Nederlandse delegatie en de CCR zelf.

Naschrift
Dat er ook nu weer in het OTNB gesuggereerd wordt dat we hier weer blij mee moeten zijn want “die 10% van de omzet kan zomaar een hoger getal worden”, of “je moet oppassen dat je niet in je eigen voet schiet als je hier tegenin gaat want voor je het weet is iedereen aan de beurt” vinden wij inmiddels wel erg herkenbaar in de onaflatende stroom van dit soort verkapte bedreigingen (het kan nog veel erger) of opmerkingen waaruit blijkt dat we eigenlijk maar “dankbaar” moeten zijn dat men ons behoedt voor nog meer rampspoed. Deze opmerkingen gaan voorbij aan werkelijke argumenten. Het hoogst haalbare is niet genoeg als het onwerkbaar is.

Steeds opnieuw vaststellend, dat het Ministerie er kennelijk geen probleem in ziet, een koude sanering af te roepen over de hele categorie schepen tot 1500 ton, zouden alle binnenvaartvertegenwoordigers beter één duidelijke lijn trekken op basis van deze en soortgelijke principiële discussies, dan te reageren op basis van een belangenafweging (zoals nu lijkt te gebeuren), welk kind er dan maar aan de wolven geofferd moet worden. De rest van de tekst van Drs. P. is bekend...

De ASV vindt dat we, ook gezien in het kader van de aangenomen moties en daarmee de wil van de Kamer van behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot, met elkaar ervoor in zouden moeten staan dat deze kaalslag niet plaatsvindt. Dat haar enige medestander op dit moment in deze Nautilus lijkt te zijn is een veeg teken. **Wij vragen daarom dringend aan CBRB, BLN-Schuttevaer en de vereniging van Waterbouwers hierbij samen met ons op te trekken. Graag zien we de reactie van de Vereniging van Waterbouwers hierop op korte termijn tegemoet.**

Namens het bestuur en denktank van de ASV

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Nota bene
Tijdens het OTNB overleg heeft het Ministerie I&M uitgesproken dat als wij een (dus ook deze) reactie naar meerderen zouden sturen (zichtbaar bij de e-mailadressen) het Ministerie dit als een open brief beschouwt en DUS naast zich neer legt (sterker: niet eens leest). In alle opzichten lijkt ons dit een bijzonder opmerkelijke uitspraak.

Wij zijn daarmee gedwongen de reactie apart naar de Rijnvaartcommissaris (Ministerie IenM) te sturen, maar vinden natuurlijk tegelijkertijd dat alle aanwezigen op het overleg moeten weten wat wij schrijven over dit onderwerp. Wij zijn dus gedwongen de mails apart toe te sturen zodat iedereen wel weet wat onze inbreng is, en tegelijkertijd het Ministerie begrijpt dat dit ook een brief aan haar is betreffende dit onderwerp.

Reacties bonden op vraag om steun in deze:

Geen enkele reactie van BLN-Schuttevaer

Reactie van de CBRB:
Dank voor het toezenden van de brief. Je vraagt of we als CBRB, samen met andere brancheorganisatie, willen op trekken in dit dossier. Volgens mij gebeurt dit al: namelijk in het OTNB, wat bedoeld is om de Nederlandse delegatie een boodschap mee te geven in het overleg (i.c. CESNI/PT).

Eerlijk gezegd vind ik het dan ook jammer dat jullie boodschap (nu verwoord in een brief), en in het bijzonder de reactie op document CESNI/PT (17) 66, verleden week niet op die manier aan de orde is geweest.

Mijn inziens moeten we ons vooral focussen op de inhoud van de oplossing voor dit knelpunt, als onderdeel van het moratorium. Wanneer er namelijk geen internationale overeenstemming wordt bereikt en geen oplossing wordt gevonden, dan moeten schepen die gebouwd zijn voor 1976 onverkort aan de huidige geluidseisen voldoen!

In jullie brief wordt aandacht gevraagd voor het feit dat alleen schepen van voor 1976 maatregelen moeten treffen en een proefvaart met een meting houden. E.e.a. is het gevolg van de huidige regelgeving (inclusief aflopende overgangstermijnen), of we dat nu leuk vinden of niet. We nemen aan dat jullie ook niet wachten op het openen van de discussie om alle schepen van na 1976 te laten proefvaren? Conform de huidige regelgeving moet dit alleen ge-

beuren bij een grote aanpassing (motor met meer vermogen, grote verbouwing).

Nogmaals, de inhoudelijk uitdaging is bijzonder groot. Eerste geluiden van reacties van andere delegaties maken me eerlijk gezegd enigszins bezorgd. Onverminderd is het een grote uitdaging om in 'Straatsburg' een goede balans te vinden tussen theorie en praktijk. De benodigde bijdrage van de binnenvaartsector hierbij zal vooral inhoudelijk moeten zijn, willen we überhaupt iets bereiken.

Mijn verwachting is dat dit onderwerp bij het volgende OTNB weer op de agenda zal staan, omdat naar verwachting de discussie overmorgen in Straatsburg niet afgerond zal zijn en in november verder zal gaan. Hoewel men zeker haast zal hebben. Voor opname in ES-TRIN 2019 resten, gelet op de procedures, nog drie vergaderingen (september, november en februari 2018). Het lijkt me goed om, naar aanleiding van dan voorliggende documenten, een inhoudelijk discussie te hebben met over wat niet kan en waarom, en vooral ook wat wel kan en tot hoever en waarom.

Mocht de indruk ontstaan dat wij het allemaal wel goed vinden: nee! Ik maak me oprecht grote zorgen voor de Europese vloot van voor 1976 en betreedt bezorgd, wat dit onderwerp betreft, aanstaande woensdag Palais du Rhin….

Naschrift ASV:
Gerberdien en Esther hebben dit wel degelijk tijdens het OTNB aan de orde gesteld, maar daarnaast is dit ook al in 2016 zowel mondeling als schriftelijk door de ASV aan de orde gesteld (zie de nieuwsbrieven). Juist omdat er geen notulen worden gemaakt, voelen wij ons genoodzaakt schriftelijk te reageren.

Reactie waterbouwers:
Geacht bestuur ASV, Beste Sunniva en Gerberdien,

De e-mail d.d. 20 september jl. hebben wij intern besproken.

De Vereniging van Waterbouwers ziet het OTNB Techniek als hét binnenvaartoverleg voor de diverse binnenvaartdossiers met waterbouwbelang. Via dit overleg leveren de Waterbouwers op diverse dossiers input specifiek gericht op onze waterbouwvloot. Zo ook in het dossier "geluidseisen".

Inmiddels heeft CBRB al gereageerd en de Waterbouwers onderschrijven het voorstel om het eerstvolgende OTNB Techniek op basis van de alsdan beschikbare documenten met z'n allen een inhoudelijk discussie te hebben.

De Nederlandse Delegatie heeft gezien de grote agenda van het OTNB Techniek (met de enorme hoeveelheid stukken) en de diversiteit aan stakeholders een behoorlijk zware verantwoordelijkheid teneinde de Nederlandse binnenvaartbelangen te kunnen behartigen. Dit is wellicht ook iets wat we als deelnemers van het OTNB Techniek kunnen agenderen/bespreken: op welke wijze kan de branche zo effectief mogelijk inhoudelijk input geven?

Met vriendelijke groet,
Adviseur Nautische Zaken Vereniging van Waterbouwers

Reactie ASV op het antwoord van de Vereniging van Waterbouwers:

Namens het bestuur en de denktank van de ASV stuur ik hierbij een antwoord op uw schrijven

Daar komt maar één antwoord op: Alle binnenvaartvertegenwoordigers moeten samenwerken en met één stem DE mening van de binnenvaart vertolken. In Nederland en de omringende landen. Iedereen in de ESO en dan samengaan met de EBU. Waarna de CCR dat keurig naast zich neerlegt omdat de delegaties van de Rijnoeverstaten niet van plan zijn om zich hard te maken voor de belangen van de binnenschipper (toch al afgezwakt op basis van het hoogst-haalbare), de CCR overtuigd is van haar eigen democratisch bestel en de EU-commissarissen koehandel bedrijven bij de opstelling van de 27 (of tegen die tijd 26) EU-lidstaten.

De Nederlandse delegatie heeft maar 2 hoofd-stakeholders. Dat is de overheid zelf, en de bedrijfstak binnenvaart, dus alles wat vaart. En die belangen heeft ze maar te verdedigen in Straatsburg. En als die van de binnenvaart niet stroken met haar eigen overheidsbelang, dan mag ze dat in de Kamer uitleggen, met een aantal Kamermoties als handleiding.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben
Bestuur en denktank ASV

Foto: Corrie Last

FLITSLAMPJES

De ligplaatsen Regensburg zijn weer vrijgegeven. WSA Regensburg heeft zich aan zijn woord gehouden! Ze hebben gebaggerd.

"Ik word van die Sunniva en de ASV doodziek". Zo reageerde in een overleg de Rijnvaartcommissaris (Ministerie IenM). Dit kwam op de vraag of de Rijnvaartcommissaris verslag kon doen over de wijze waarop het onderwerp geluidseisen in Straatsburg besproken is. Nadat de ASV contact heeft gezocht met de politiek over de geluidseisen, vragen diverse partijen om een update en dus vragen wij dat tijdens het overleg. De Rijnvaartcommissaris had bovendien zelf in antwoord aan de ASV beloofd dit terug te koppelen, maar weigerde dat te doen en zei dat zijn collega er wel een mail over zou sturen.

Tijdens het OTNB overleg heeft het Ministerie I&M uitgesproken dat als wij een reactie naar meerderen zouden sturen (zichtbaar bij de e-mailadressen) het Ministerie dit als een open brief beschouwt en DUS naast zich neer legt (sterker: niet eens leest). In alle opzichten lijkt ons dit een bijzonder opmerkelijke uitspraak. Wij zijn daarmee gedwongen de reactie apart naar het Ministerie (wij mogen de naam niet noemen van de betreffende ambtenaar op straffe van uitsluiting bij de overleggen) te sturen, maar vinden natuurlijk tegelijkertijd dat alle aanwezigen op het overleg moeten weten wat wij schrijven over dit onderwerp. Wij zijn dus gedwongen de mails apart toe te sturen zodat iedereen wel weet wat onze inbreng is, en tegelijkertijd het Ministerie begrijpt dat dit ook een brief aan haar is betreffende dit onderwerp.

Samenwerken: De ASV heeft regelmatig naar de notulen gevraagd van de IEN vergadering van 2 maart 2017 vanwege de samenwerking aan het rapport autosteigers en ligplaatsen. De ASV heeft geconstateerd dat de officiele notulen al gedateerd zijn op 28 april 2017.
Deze zijn echter pas op 7 september 2017 door BLN naar een ASV bestuurslid gemaild. Wij merken hier op dat dit wel erg aan de late kant is!
De ASV legt daarom alle verantwoordelijkheid voor de besluiten die daarna zijn genomen bij BLN /Schuttevaer.

Tijdens het OTNB heeft het Ministerie er op aangedrongen bij de ASV vooral GEEN contact te zoeken met politieke partijen over de onderwerpen die hier besproken worden. Eerder werd al gezegd vooral GEEN contact met de pers te zoeken over deze onderwerpen. De ASV vindt dat het Ministerie dit niet mag vragen aan de ASV omdat dat dit de middelen zijn die we hebben om de zaken bekendheid te geven en omdat het de enige manier is waarop er verantwoording afgelegd zou kunnen worden over de wijze van handelen door CCR en de Nederlandse delegatie binnen de CCR. De ASV vindt ook dat de Tweede Kamerleden op de hoogte zouden moeten zijn wat er zich afspeelt op dit terrein en welke gevolgen dit heeft op de binnenvaartvloot, wat toch van een groot economisch en ecologisch gevolg heeft voor de samenleving, nu al maar ook in de (zeer nabije) toekomst. Is dat niet waar de politiek nu juist over gaat?

SUSKE EN WISKE

EN HET ZOEKGERAAKTE CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK!

Er was eens een overheid in België, die de diensten voor zijn volk bedienden.
Maar door een of ander slim idee zeiden de leiders "wij gaan dit verdelen in 3 overheden".
Nu was dat snel gedaan bij de scheepvaartloketten, maar deze vergaten alleen de dossiers mee te nemen, waardoor alles zoekgeraakt was.

Daar is ons ASV lid dus goed de dupe van.
Om contact te krijgen met een der scheepvaartloketten Schoten was niet moeilijk, maar die meneer was niet bevoegd om een voorlopig certificaat uit te schrijven. De bevoegde dame was helaas op verlof.

Aangezien de datum bijna verstreken was, is door de ASV contact opgenomen met scheepvaartloket Oostende. Via een omweg kon er eindelijk contact gelegd worden. De scheepvaartloketten hebben een telefoonnummer wat je nergens kan vinden in openbare telefoongidsen. Daar is met haastige spoed een voorlopig certificaat uitgeschreven en doorgestuurd naar de schipper.

Nu was de ASV een beetje wantrouwend of het met het origineel certificaat van deze schipper wel goed kwam. Dat gevoel was dus juist, want het originele certificaat zou op 9 september 2016 opgestuurd zijn en was zoekgeraakt. En het is zo dat er geen nieuw origineel certificaat kan worden uitgegeven als het oude certificaat niet ingeleverd is.

Dus de ASV heeft nu zo ca. 30 keer contact gezocht met het scheepvaartloket, waar een overigens aardige dame vertelde, dat het een grote warboel was.

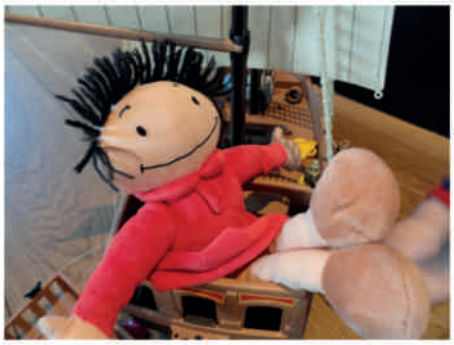
De ASV had met de Bond van Eigen schippers, waar ook de ESO voorzitter Van Lancker de voorzitter is, ook contact opgenomen, zodat deze ook wat kunnen ondernemen tegen de scheepvaartloketten. Er werd dus nog weinig ondernomen, want de inspecteur is niet op bureau en altijd onderweg.

Tot grote verbazing werd er 4 oktober 2017 medegedeeld dat het certificaat is gevonden tussen een stapel op een bureau van een zieke collega.

ASV dacht dat het nu klaar zou zijn, maar dat was iets te voorbarig. Het schijnt dat er nog wat schema's ontbreken, die ook opgestuurd waren door de expert, die deze goedgekeurd had.

Al met al is er nog geen origineel certificaat voor de schipper.
Verhaal wordt vervolgd .....

Telefoonnummers van de scheepvaartloketten zijn intussen allemaal veranderd.
Bij dezen: het scheepvaartloket Schoten is bereikbaar via 0032-(0)11 244083.



Lezers aan het woord

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

Reling binnenvaartschepen

ASV Nieuwsbrief juni 2017

In bovenstaande nieuwsbrief is er door de ASV een foto geplaatst, waar iemand van een schip naar een ander schip onder de reling door kruipt om op het andere schip te komen. Zo te zien een gevaarlijke situatie.

Onderstaand heb ik er al in 2011 over bericht.

Verplichte reling op binnenvaartschepen kan dodelijk zijn

Op 15 april 2011 stond in een van de vakbladen het volgende artikel met de titel:
Verplichte reling geen losse flodder.

Hierbij laat ik weten, wat ik in de praktijk mee gemaakt heb met reling op binnenvaartschepen.

Jaren geleden lag ik met mijn lege sleepschip “Sirius” bij een geladen kempenaar opzij. Deze had een zeer hoge reling. Wij werden toen opgehaald door een sleepboot. Mijn zoon Andreas moest op het geladen schip om het touw op de middelbolder los te kunnen maken. Bij het terug komen aan boord bleef hij met zijn voet achter de hoge reling hangen. Ons schip ging al een beetje af en hij viel tussen de schepen. Gelukkig zag de sleepbootkapitein het gebeuren en stopte gelijk de motor. Zodoende heeft mijn zoon alleen maar een nat pak opgelopen en kwam met de schrik vrij.

Ook een collega van een groot sleepschip kwam ‘s avonds bij een Duits motorschip opzij met relingwerk. Hij stapte over om een touw vast te zetten. Doordat het donker was, zag hij de reling niet en sprong hij er tegen aan en viel te water. Gelukkig kon hij er zelf weer uit komen.

Mij is het ook een keer overkomen. Ik stapte van de luiken op de middelbolder van een motorschip, waar ook een reling overheen gespannen was. Ik viel voorover waarbij ik mij flink bezeerde.

Door bovengenoemde voorvallen lijkt het mij niet verstandig om op binnenschepen relingen aan te brengen. In de praktijk komt het ook veel voor dat de relingen krom en naar binnen staan en in de havens vaak ook plat op dek gelegd worden, wat ook onveilige situaties oplevert.

Mijn advies is dat de bemanning van de schepen een reddingsvest draagt en in de winter een overlevingsjack.

Rotterdam 26 april 2011

J.J. Keller ex. Sleepschip “Sirius”
Pr. Hendrikstraat 12 a
3071 LH Rotterdam

Patent vernieuwen 2017

Betr.: Discriminatie houders rijnpatent Groot vaarbewijs 65+

Discriminatie van houders van een rijnpatent en groot vaarbewijs tegenover mensen met een rijbewijs boven de 65-70-75 jaar. Als je door de arts bent goedgekeurd, is je rijbewijs weer 5 jaar geldig. Nu lekker scheuren op de autoweg: bumper kleven, rechts voorbij rijden, lekker iemand kort snijden en van de weg af rijden. Dat kun je nu allemaal, want je bent gezond.

Maar nu de mensen die 65 plus zijn van de rijn- en binnenvaart:

Kom je bij een arts: zo zo, u bent al 65 jaar en u loopt nog zelf. En u kunt nog goed zien ook en geen last van aambeien of suikerziekte en plassen gaat ook nog? Ja, dan moet ik u maar voor 1 jaartje gezond schrijven en u kunt een rijnpatent en groot vaarbewijs gaan halen en vooral niet vergeten dat moet u ieder jaar weer opnieuw betalen.

Maar volgend jaar weer terugkomen, hoor, want u bent dan 66 jaar en op die leeftijd weet je het maar nooit!!!

Nu lijkt mij het risico op de weg veel groter als op het water!

Ik vraag mij wel eens af of de mensen die de scheepvaart vertegenwoordigen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat of bij de CCR in Straatsburg of bij het Europarlement in Brussel altijd wel zo alert zijn op die vergaderingen en hun stem laten horen voor rijn- en binnenvaart?

Ik heb geen problemen met de wetten, maar ze moeten wel zinvol en voor iedereen gelijk zijn en er mag niet met twee maten gemeten worden.

Vriendelijke groeten

J.J. Keller ex sleepschip “Sirius”
tixkeller1@hotmail.nl
05-09-2017

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : .....

Voornaam : .....

Geboortedatum : .....

Post / waladres : .....

Postcode en plaats : .....

Naam schip: m/s s/s : .....

Telefoonnummer(s) : .....

Faxnummer(s) : .....

E-mail : .....

Tonnage : .....

Rechtsbijstandverzekering : .....

VERKLARING

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

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

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: ..... Datum: .....

Handtekening:

.....

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

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

Aanmeldingsformulier donateur

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

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

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: ……. Datum: …….

Handtekening:

……

uit de statuten:

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

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
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.