December 2014

# ASV Nieuwsbrief

**CDNI**
**AIS**
**Franse vaarwegen**
**Persberichten**
**CCR**

*Blijf op de hoogte!*

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Hierbij wil de ASV u en uw partner van harte uitnodigen om samen afscheid te nemen van het enerverende jaar 2014 en het glas te heffen op het verwachtingsvolle jaar 2015.

Om goed voorbereid te zijn willen wij graag van u weten of u aanwezig zult zijn en met hoeveel personen u de feestvreugde zult verhogen.

Wij verheugen ons op een fijne middag waar wij ongedwongen bij kunnen praten onder het genot van.....

Aanmelden via:
P & M Markusse
aisance@hetnet.nl
+31 653 681 270

## Inhoud


| | |
|---|---|
| 4 | **Voorwoord** |
| 5 | **Veiligheid op de werkplek** |
| 6/7 | Vervolg Zwartboek |
| 8/9 | Informatie verplichting AIS en elektronisch kaartsysteem |
| 9/10 | AIS en privacy waarborging |
| 10 | AIS-verplichting bij Rijnkruisend verkeer |
| 11/12/13 | Brief. Oproep aan de verdragsluitende partijen CDNI |
| 14 | Brief aan bedrijven naar aanleiding van nieuwe losverklaring |
| 15/16 | Ingezonden door ASV-lid. Afvalstoffenverdrag deel B in de praktijk |
| 16 | Een reactie van een schipper op de onrust over CDNI perikelen |
| 18/19/20 | De binnenvaart en de pers |
| 21 | Artikel NRC |
| 22/23 | ASV Persberichten |
| 24 | Ligplaatsenbeleid Merwedekanaal |
| 24/25/26 | Zienswijze ASV samenwerkingsovereenkomst |
| 27/28/29 | Ontwikkelingen in Frankrijk |
| 29 | Franse vaarwegen. (vervolg) |
| 30 | Tilburg |
| 31 | Aan de Tweede Kamer |
| 32 | Flitslampjes |
| 33/34 | Aanmeldingsformulieren |
| 35 | Reunie Prinses Irene Internaat |
| 35 | EOC Nieuwsbericht |


## Colofon


Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Roel Boermann
rboerman@shipmail.nl

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

ASV
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam
info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters

# Voorwoord

Zoals al vermeld in de vorige nieuwsbrief zullen de nieuwsbrieven die wij als ASV 6 keer per jaar uitgeven er in het vervolg totaal anders zijn dan u wellicht al jaren gewend bent geweest. Door deze wijziging heeft de ASV nu meer mogelijkheden om onze leden, donateurs en geïnteresseerden nog beter te informeren over wat de ASV heeft ondernomen en wat er speelt in de binnenvaart. We kunnen meer foto's, grafieken, tabellen etc. plaatsen om de zaken die ons allen bezig houden beter te kunnen duiden en dat in een vorm die prettig en professioneel oogt voor iedereen die het leest of ziet staan/liggen en meer te weten wil komen over onze bedrijfstak. Wij als bestuur zijn in ieder geval zeer content met deze nieuwe vormgeving en dat we (voornamelijk met dank aan onze webmaster Liesbeth) de nieuwsbrief in eigen beheer op deze wijze kunnen blijven maken.

Dat over de nieuwe nieuwsbrief. De laatste maand van het jaar is inmiddels alweer ingegaan en ongemerkt gaan we dan automatisch terugkijken op het afgelopen jaar. Radio en televisie zullen binnenkort gaan beginnen met programma's en lijstjes over hetgeen er gebeurd is in 2014 en zo zullen veel mensen dat voor zichzelf ook doen. We zullen het u voor nu besparen wat de ASV allemaal heeft uitgespookt dit jaar en hoe het de binnenvaart is vergaan. Dat wordt bewaard voor het jaarverslag in de voorjaarsvergadering. In plaats van terugkijken op de hoogte- en dieptepunten van een jaar zullen we in dit voorwoord stilstaan bij hetgeen waarvoor wij als ASV dankbaar voor zijn. In de Verenigde Staten trekt men eind november een heel weekend uit om met familie, vrienden en/of kennissen uit te spreken waar men dankbaar voor is. Deze feestdag wordt Thanksgiving genoemd.

Ondanks de vele sores en problematiek waar wij ons mee bezig houden zijn er een aantal zaken waar we dankbaar voor zijn en bij deze willen uitspreken:

We zijn dankbaar voor de mensen die op 1 augustus 1945 (70 jaar geleden) de ASV hebben opgericht.
We zijn dankbaar voor de mensen die in moeilijke tijden het voortbestaan van de ASV hebben doorgezet.
We zijn ook heel dankbaar dat er in de denktank een groep mensen zitten die geheel vrijwillig zich willen inzetten voor de vereniging en die allen op hun eigen manier ertoe bijdragen dat de ASV kan blijven functioneren.
We zijn dankbaar voor het feit dat er mensen zijn, zowel in als buiten de binnenvaart , die zich bekommeren om het welzijn van onze bedrijfstak.
Maar vooral zijn we dankbaar voor de leden die de vereniging trouw zijn en de tientallen nieuwe leden die we hebben mogen verwelkomen het afgelopen jaar.

Wij wensen u allen een prettige kerst, een goed uiteinde van 2014 en een behouden vaart in 2015 toe. Bij deze willen we u tevens uitnodigen om op 17 januari samen met ons te proosten op het nieuwe jaar.

Het Bestuur.

Artikel 11.02 gaat ons allen aan maar blijkt soms niet uitvoerbaar op de manier zoals het beschreven is. Aangezien de CCR ons aan de “stijve”relingen willen hebben, was ik ook erg verbaasd dat de Duitse delegatie zo voor dit soort relingen is.

Enige tijd geleden in Brandenburg (Duitsland) in de buurt van Berlijn, werd ons door de havenmeester van het bedrijf, een ligplaats toegewezen naast een paar duwbakken. We hebben er allebei met verwondering naar gekeken, dit kan toch niet veilig zijn!(zie foto) In het donker kan je rare capriolen maken over de platliggende reling!
Omdat er in omgeving Berlijn veel smalle boogbruggen zijn die aan de zijkanten zeer laag zijn (3.60 meter zie foto) is het onmogelijk vaste relingen aan dek te hebben omdat je anders met het lege schip niet meer onder de bruggen doorkan. Wijzelf nemen ook af en toe een dergelijk boogbrug, iets wat best even inspannend is om goed doorheen te komen. Maar als je het art.11.02 ROSR doorgenomen hebt zijn we ook op de dekken (roef en voorroef) hoger dan 1 meter, verplicht een reling van 0.90 meter hoogte te plaatsen. Dan zijn we dus eerst uren bezig om alle relingen af te breken om het schip op kruiphoogte te krijgen.

Wij vinden het ook erg gevaarlijk met aanleggen. Er zijn veel schippers die het voorschip eerst in je reling zetten, dan klapt die reling toch wel even (zo ca.5 meter lengte reling) naar de binnenkant naar de dennenboom, je zal er net tussen lopen.. Dan heb je kans dat je klem komt te zitten of zelfs doodgedrukt wordt!

Foto: Doortje Grooten

# Veiligheid op de werkplek

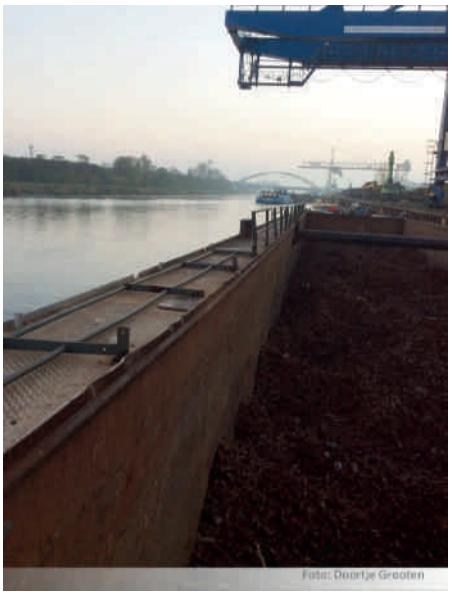


Foto: Doortje Grooten

Foto: Doortje Grooten

# Vervolg op het zwartboek

Het zwartboek is onder grote belangstelling uitgereikt en er zijn al veel reacties op. Maar er blijven natuurlijk nog steeds zaken waar we iets mee willen en moeten doen. daarom is het belangrijk dat er zaken gemeld worden zoals Paul Markusse heeft gedaan.

Hierbij de reactie van het NBKB op de klacht van Paul. Eronder vind je dan weer de ASV reactie aan hen..

## De klacht van Paul Markusse

Ik wil een ieder mijn ondervindingen van afgelopen week even laten weten over het verkrijgen van een nieuw S.I. certificaat.

In mei dit jaar is mijn schip Aisance ter keuring aangeboden, en je weet wel, dan moet er het een en ander vernieuwd, geplakt, noem maar op gebeuren.

Afgelopen vrijdag kreeg ik een mailtje dat er nog een schema geleverd moest worden, nl. van mijn stuurwerk, als ik deze niet binnen 5 dagen kon aanleveren, ik dit jaar niet meer gecertificeerd werd, en ik onder de regeling van 2015 ging vallen, dus er een nieuwe keuring moest plaats vinden.

Een mens is nog al snel geïrriteerd, ook ik, dus ik gelijk naar mijn verzekering gebeld dat ik dan maar opnieuw gekeurd moet worden, of als jullie zo moeilijk doen ik hem maar naar Haarlem breng, een zekere Treffers koopt nog al wat op. Dit was erg obstinaat vond men in Groningen bij de SON.

Met B. overleg gehad, en kwamen tot de zelfde gedachten dat ik alles nog eens moest doornemen, en op zoeken wat er gevraagd mocht worden.
Wat blijkt, het stuurwerk, en het electrische gedeelte, is gekeurd, een goedkeuring gegeven, en een certificaat in mijn bezit, voor 3 jaar, dus alles in regel.

Ik geef dit nog even door aan mijn verzekering, en men vond alles ineens goed.

Ik vind het nog steeds vreemd, dat als je wat harder gaat spreken door de telefoon er ook andere antwoorden komen. Ik ga het van de week nog wel horen, maar een klacht ga ik zeker neerleggen bij een zekere Dhr. A. werkzaam bij het MBKB.

Mvg: P & M

## Daarop kwam de mail van T.( NBKB)

In aansluiting op jullie email van gisteren heb ik zoals in onze bespreking beloofd even onderzoek gedaan naar deze aangelegenheid (klacht) en kan je als volgt berichten:

Op 30-10-2014 is door G. van de SON een mail gestuurd naar de eigenaar van de AISANCE over de korte periode die er nog is als volgt:

QUOTE
*Het voorlopig Certificaat van Onderzoek is geldig tot 10-12-2014. Bijna heb ik de volledige rapportage binnen alleen mis ik nog het volgende.*
*Uit het inspectierapport van expert E. blijkt dat de elektrische- en hydraulische schema's van het stuurwerk door de leverancier ter keuring en controle naar de heer A. zouden zijn gestuurd. Navraag bij de heer A. leerde mij dat hij deze schema's niet ontvangen heeft.*
*Zolang ik deze stukken niet heb, kan ik geen definitief Certificaat van Onderzoek laten opmaken.*
*Uit informatie ontvangen van ILenT (voorheen SI) blijkt dat het hele certificeringtraject moet zijn afgerond voor 01-01-2015. Wordt het na die datum dan zal het schip moeten voldoen aan de Overgangsbepalingen per 01-01-2015.*
*Het volledig administratief afwikkelen van het Certificaat van Onderzoek kost ca. 4 weken.*
*De schema's van de leverancier moeten dus binnen 10 dagen vanaf heden goedgekeurd worden. Liever eerder.*
*U begrijpt dat haast geboden is en het lijkt mij verstandig dat u de leverancier informeert.*
UNQUOTE

Afgelopen vrijdag heeft de eigenaar G. gebeld. Hij gaf o.a. aan dat hij wel schema's had en die heeft hij hem als nog gemaild. Het blijkt dus wel een elektrische schema te zijn. Het exemplaar dat Jetze echter heeft ontvangen is niet gekeurd. Daarom heeft hij de schema's doorgestuurd naar A., de NBKB E-keurder, ter keuring.

A. berichtte mij desgevraagd als volgt:
“Ik heb werkelijk geen idee waar het over gaat.
De schema's van de stuurinrichting van de AISANCE heb ik afgelopen vrijdag 31 oktober gekregen van G.
Ik ben ook toegevoegd in BCS zie ik.
Ik heb de schema's nog niet gekeurd en zal er ook even mee wachten totdat duidelijk is wat de uitkomst van deze zaak is.

De beste man staat het natuurlijk vrij om bij mij een klacht neer te leggen, maar ik zou niet weten waarvoor.”

Uit bovenstaande blijkt dat de zaak veel genuanceerder ligt dan door de eigenaar voorgesteld c.q. gemeld. Ik ben van mening dat in dit geval helaas de eigenaar in de veronderstelling leeft dat alles in orde was/is, maar hij feitelijk niet de wetenschap heeft dat stuurmachine schema’s gekeurd dienen te zijn, hetwelk in zijn geval klaarblijkelijk niet het geval is en de NBKB dit terecht geconstateerd heeft en eist. Feitelijk dus geen Zwartboek aangelegenheid!

Ik zal A. middels een CC-tje van dit bericht verzoeken om gewoon met de gevraagde keuring door te gaan om geen vertraging in het proces op te lopen.

Tevens blijkt uit het tijdsschema dat NBKB snel heeft gehandeld en probeert alles met de nodige spoed op tijd te regelen opdat de eigenaar niet in de problemen komt.

Zo zie je maar weer; aan elke medaille zitten twee kanten!!

Ik hoop jullie hiermee naar genoegen te hebben geïnformeerd en ga er van uit dat jullie de eigenaar informeren hierover.

Met vriendelijke groeten,

NBKB, T.

Dit is mijn antwoord daarop:

Beste T,

Heel erg bedankt voor je uitgebreide antwoord. Ik denk dat we natuurlijk kunnen zeggen dat het zwartboek bestaat uit zaken zoals die door de schipper ervaren zijn, dat zal niet altijd stroken met datgene wat de andere partijen als “feit” herkennen. We hebben niet de pretentie, en dat zou ook niet kunnen, objectief de feiten weer te kunnen geven.
Toch denk ik dat ook degene die dit gestuurd heeft oprecht was met datgene wat hij heeft ervaren. Laat ik het zo zeggen….de schippers voelen zich op allerlei fronten zo opgejaagd en in het nauw gedreven dat er niet veel nodig is om ervan uit te gaan dat “iemand” het op hem/haar gemunt heeft. De lontjes zijn kort, het vertrouwen is weg en dat merk je.

Maar waar ik wel versteld van sta is dit schrijven:

Uit informatie ontvangen van ILenT (voorheen SI) blijkt dat het hele certificeringtraject moet zijn afgerond voor 01-01-2015. Wordt het na die datum dan zal het schip moeten voldoen aan de Overgangsbepalingen per 01-01-2015.

Dat vind ik zelf ongelooflijk. Ik ken niet anders dan dat mensen lijstjes “te doen” kregen en datgenene waar ze aan moeten voldoen staat in direct verband met de datum van keuring, niet van uiteindelijke uitvoering. Ik vraag me ook sterk af wat een rechter daarvan zegt als zoiets een zaak zou worden. Rechters gaan uit van “redelijkheid” en is dit redelijk?

Wij hebben zelf ook bij een eerdere keuring zaken die we moesten aanpassen in het nieuwe jaar afgerond,( toen golden ook al nieuwe regels). Daar is toen (natuurlijk) niet aan gekoppeld geweest dat we alles voor 31 december afgerond moesten hebben, of dat we opeens aan alle eisen geldend vanaf dat nieuwe jaar moesten voldoen.
Dat zou ook vreemd zijn omdat je als schipper heel erg afhankelijk bent van factoren waar je geen invloed op uit kan oefenen (zo was onze expert vergeten de stukken door te sturen, die hebben weken, zo niet maanden, op zijn bureau gelegen). Ook dit geeft weer aan dat de schipper het gevoel kan krijgen dat het een Russisch roulette is. Kortom, de zaak kan genuanceerder liggen ik ben het met de schrijver eens dat dit (wat mij betreft heel discutabele) zwaard van damocles wat boven zo’n schipper hangt logischerwijs tot veel onrust leidt.

Dus ja, ik vind het wel iets voor het zwartboek.

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

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma

# Informatie AIS en elektronisch kaartsysteem verplichting

*Door Ron Breedveld*

Het is een feit!! Per 1 december moet de binnenvaart verplicht uitgerust zijn met, en gebruik maken van AIS en een elektronisch kaartsysteem op wateren waar het Rijnvaartpolitiereglement van kracht is. In verschillende landen en havens is het al verplicht, het Binnenvaartpolitiereglement zal in de loop van 2015 volgen en in Frankrijk zal AIS eveneens verplicht worden. In eerdere nieuwsbrieven hebben we u al regelmatig op de hoogte gebracht over hoe de verplichting er ongeveer uit zou gaan zien in de praktijk. Althans in zoverre wij dat hebben kunnen beoordelen vanuit de overleggen waar we aanwezig zijn geweest en dit onderwerp ter sprake kwam.

We hebben hiermee getracht de binnenvaart zo goed en volledig mogelijk op de hoogte te brengen van hetgeen er op de binnenvaart afkomt, omdat de wetgever (CCR) dat niet deed. Pas op 14 november jl. heeft de CCR een 20 pagina's dik informatieblad gepubliceerd over de AIS verplichting en dat van een elektronisch kaartsysteem. Het informatieblad is beschikbaar op de website van de CCR; www.ccr-zkr.org . Een directe link naar het bewuste document kunt u vinden op de hoofdpagina van onze eigen website www.algemeeneschippersvereeniging.nl .

Wij zullen de ontwikkelingen omtrent de uitwerking van de verplichting van deze zaken nauwlettend in de gaten houden. Input vanuit de leden is daarbij gewenst. Heeft u vragen, opmerkingen of klachten.
Stuur ze in; info@algemeeneschippersvereeniging.nl.

U kunt zich tevens richten tot Rijkswaterstaat. Een voorbeeld van een melding (inclusief antwoord RWS) door een lid van de ASV is hieronder opgenomen.

**Uw melding**

Volgens U is AIS nauwkeurig.
Wij maken genoeg gevallen mee dat we over andere AIS punten heen varen, dus die nauwkeurigheid staat op lossen schroeven.
Even voor uw info ik heb weleens rustig aan gedaan, dus op AIS gegevens ingehaakt bij sluis Gaarkeuken, want we dachten dat er dus een schip in de sluis lag. Niet dus het bleek uw eigen AIS van de sluis te zijn.
Zo ook stuurt de walradar bij de Demkabrug op het ARkanaal en figuur van een schip uit. Daarnaast moet de AIS dag en nacht aanstaan hetgeen wat heel veel energie verkwisting is, zeker bij woonschepen die zelden varen of zoals wij in de zomer 5 weken met vakantie zijn.
En wat gebeurd er als we net op vakantie zijn en de AIS valt weg hetgeen wat zeer vaak gebeurd want wij moeten toch zo'n 2 tot 3 keer per week resetten.
Stel ik ben weg en hij stop met zenden krijg ik dan elke 48 uur een boete? Hoe moeten we dit gaan zien?
Mogen schepen een tweede AIS aan boord hebben voor als er een stuk gaat?
Volgens de schuttevaer krant mag met toestemming van U in het weekend in de overnachtingshavens langs de Waal / Rijn de AIS uit gezet worden om privacy redenen,. Waarom daar alleen?
Wat denkt u te gaan doen aan de Marine Traffic website? Volgens mij schend deze mijn privacy de meest vreemde mensen kunnen mij ongewenst volgen omdat u mij verplicht het apparaat aan te houden.
Ik kan u nu al vertellen dat ik geruime tijd voor ik op vakantie ga hem uit zet vanwege eventueel ongewenst bezoek aan boord. Bovendien vind ik als ik niet actief deelneem aan het scheepvaart verkeer dat het een nutteloze milieubelasting is hij gebruikt namelijk 12,5 Amph!!! Heel het land moet zuiniger omgaan met energie en u verplicht ons dit apparaat altijd aan te houden!

**Onze reactie**

Vriendelijk dank voor uw vragen. Het inland AIS apparaat is bedoeld om over een langere afstand (5 à 10 kilomter), gecombineerd met een inland ECDIS of gelijkwaardig. De overige vaart te kunnen zien en identificeren om op basis daarvan uw vaarstrategie te bepalen. AIS is niet bedoeld om te concentreren op een nauwkeurigheid dichtbij en er worden zeker geen garanties worden gegeven voor een accurate positie.

Als u AIS signalen van de wal ontvangt die zelfs worden gepresenteerd als schepen ligt dat waarschijnlijk aan uw eigen apparatuur. Als u 2 tot 3 keer per week uw AIS moet resetten is er iets mis met uw AIS apparaat. Wij raden u aan om in beide gevallen contact op te nemen met uw installateur.

Het inland AIS apparaat dient ten alle tijde aan te staan als u aanwezig bent op de vaarweg of ligt langs een vaarweg. Het is vaarwegbeheerders en/of havenbeheerders toegestaan voor havenbekkens die niet direct aan de vaarweg grenzen een uitzondering voor de AIS plicht in te stellen in die havenbekkens. Dat is door Rijkswaterstaat al gedaan voor de overnachtingshavens langs de Waal. Andere havenbekkens langs de Rijn (daar waar de AIS verplichting nu van kracht wordt) vallen niet onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.

Voor het uitzetten van uw AIS in de havens waar de uitzondering geldt hoeft u geen toestemming te vragen van Rijks-

waterstaat. Dat staat fout in de Schuttevaer. Het uitzetten van AIS in de bedoelde havens mag altijd en is ook niet afhankelijk van of dat door de week gebeurt of in het weekend.

U dient inderdaad uw AIS apparaat bij uitval uiterlijk binnen 48 uur laten repareren. Gebeurt dat meerdere malen en wordt dat geconstateerd, dan kunt u meerdere malen een boete krijgen. Schepen mogen ook een tweede AIS aan boord hebben. Deze dient wel, net als alle marifoons aan boord, apart te worden geregistreerd bij het Agentschap Telecom.

Als u persoonlijk ervaart dat uw privacy wordt geschonden door bijvoorbeeld Marine Traffic dan kunt u dit aanhangig maken bij het College Bescherming Persoonsgegevens.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Met vriendelijke groet,
Dhr. S. Scherff
Medewerker Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat

Indien u vragen, opmerkingen, ideeën of suggesties heeft kunt u contact opnemen met de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat. Wij zijn dagelijks bereikbaar van 06.00 uur tot 22.30 uur via ons gratis telefoonnummer 0800-8002. U kunt ook een bezoek brengen aan onze website: http://www.rijkswaterstaat.nl

## AIS en privacy waarborging

*Door Ron Breedveld*

In dit artikel is opgenomen wat de CCR zelf aan informatie heeft verschaft over het gebruik van AIS-gegevens door derden en gegevensbescherming. De ASV is van mening dat de privacy niet is gewaarborgd in de huidige situatie en verzoeken een ieder die constateert dat er misbruik wordt gemaakt van zijn AIS-gegevens, of dat van zijn bedrijf, dit te melden bij de desbetreffende instantie. Alhoewel werkelijke waarborging van de privacy zeer moeilijk zal worden, kan een overheid signalen van misbruik van AIS-gegevens niet negeren.
Uit het informatieblad van de CCR:
1.7 Gebruik van AIS-gegevens door derden en gegevensbescherming.

1.7.1 Gebruik van de gegevens door de respectieve overheidsinstanties.

Het doorgeven van AIS gegevens aan derden is in principe aan strenge voorwaarden verbonden. Het doorgeven van AIS-gegevens aan derden waardoor de identiteit van natuurlijke personen achterhaald
kan worden (bijvoorbeeld aan de hand van scheepsnaam of ENI-nummer) is op grond van de nationale voorschriften in de Rijnoeverstaten niet toegestaan,tenzij de exploitant van het schip expliciet toestemming heeft gegeven voor het doorgeven van de uitgezonden gegevens of tenzij de geldende wetgeving het doorgeven van de uitgezonden gegevens toestaat.

1.7.2 Doorgeven van de AIS-gegevens aan derden.
Reglementaire bepalingen. Een overzicht van de verschillende nationale voorschriften inzake de bescherming van persoonsgegevens bij het gebruik van AIS-apparatuur kan worden gedownload van de website www.ccr-zkr.org. In alle CCR-lidstaten zijn voorzieningen getroffen om de door de AIS uitgezonden persoonsgegevens te beschermen, hoewel deze van lidstaat tot lidstaat sterk verschillen.
De CCR keurt de vrij toegankelijke publicatie van AIS-gegevens zonder toestemming van de betrokken partijen af. Tot wie kan men zich wenden bij vermeend misbruik van AIS-gegevens?
Schippers of andere betrokken personen die vermoeden dat er misbruik van de AIS-gegevens is gemaakt, kunnen zich wenden tot de volgende nationale instanties die belast zijn met de bescherming van persoonsgegevens. Voor de Rijnoeverstaten zijn de volgende instanties bevoegd:

1.7.3
DUITSLAND
Bevoegd voor klachten over het handelen van bondsautoriteiten (bijv. WSV):

Die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit
Husarenstraße 30 - 53117 Bonn

Bevoegd voor klachten over het handelen van ondernemingen of particulieren in Baden-Württemberg
Der Landesbeauftragte für den Datenschutz Baden-Württemberg
Königstraße 10a - 70173 Stuttgart

Bevoegd voor klachten over het handelen van ondernemingen of particulieren in Rheinland-Pfalz
Der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Rheinland-Pfalz
Hintere Bleiche 34 - 55116 Mainz
Bevoegd voor klachten over het handelen van ondernemingen of particulieren in Hessen
Der Hessische Datenschutzbeauftragte
Gustav-Stresemann-Ring 1 - 65189 Wiesbaden

Bevoegd voor klachten over het handelen van ondernemingen of particulieren in Nordrhein-Westfalen
Landesbeauftragter für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen
Kavalleriestr. 2-4 - 40213 Düsseldorf

Verdere bevoegde autoriteiten inzake gegevensbescherming zijn te vinden via de volgende link : https://www.ldi.nrw.de/mainmenu_Service/submenu_Links/Inhalt2/Aufsichtsbehoerden/Aufsichtsbehoerden.php

NEDERLAND
College bescherming persoonsgegevens
Postbus 93374 - 2509 AJ DEN HAAG
+31 0900-2001 201
Web: http://www.mijnprivacy.nl/Contact_CBP/Pages/Contact+CBP.aspx

Het “College bescherming persoonsgegeven” is de organisatie die erop toeziet dat persoonsgegevens zorgvuldig worden gebruikt en beveiligd. Bij klachten over het verstrekken van persoonsgegevens, moet de persoon altijd eerst naar de organisatie gaan die zijn/haar gegevens heeft verstrekt. Lost de organisatie die klacht niet naar tevredenheid op, dan kan de persoon naar de rechter gaan met een beroep op de Wet bescherming persoonsgegevens.

ZWITSERLAND
Aufsichtsstelle Datenschutz
Rathausstrasse 45 - 4410 Liestal
Tel. + 41 61 552 64 30 / Fax + 41 61 552 64 31
datenschutz@bl.ch
Web : http://www.edoeb.admin.ch/org/00146/00147/index.html?lang=

De federale commissaris voor gegevensbescherming en openbaarheid is bevoegd op het gebied van gegevensverwerking door federale autoriteiten en particulieren. Gegevensverwerking door kantonnale en gemeentelijke overheidsinstanties vallen onder kantonnaal recht; het toezicht daarop valt onder de bevoegdheid van kantonnale en gemeentelijke ambtenaren. Deze hebben zich in de vereniging “Privatim – de Zwitserse commissarissen voor gegevensbescherming” verenigd. Aangezien de Schweizerische Rheinhäfen als kantonnale autoriteit van het kanton Basel-Land het AIS-systeem beheren, is het kanton Basel-Land de bevoegde autoriteit op het gebied van de gegevensbescherming.

FRANKRIJK
Commission Nationale de l’Informatique et des Libertés
8, rue Vivienne - CS 30223
75083 Paris CEDEX 02
Tel : +33 1 53 73 22 22 / Fax : +33 1 53 73 22 00
Web : http://www.cnil.fr

## De AIS-verplichting bij Rijnkruisend verkeer

Naar aanleiding van een vraag over de verplichting van AIS op het moment dat wel RPR wateren wordt bevaren, maar geenszins de grens met Duitsland wordt gepasseerd.

Voor Rijnkruisend verkeer zijn in beginsel geen afwijkingen van het RPR mogelijk omdat er in het RPR geen specifieke voorziening is voor Rijnkruisend verkeer, zoals bijvoorbeeld in artikel 3.23 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), op grond waarvan de Binnenvaartwet kan afwijken van dat reglement.

Geachte

Voor zover uw vragen al niet zijn beantwoord kan ik in aanvulling daarop nog het volgende meedelen. Voor Rijnkruisend verkeer zijn in beginsel geen afwijkingen van het Rpr mogelijk omdat er in het RPR geen specifieke voorziening is voor Rijnkruisend verkeer, zoals bijvoorbeeld in artikel 3.23 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp), op grond waarvan de Binnenvaartwet kan afwijken van dat reglement.

Met betrekking tot het Rijnkruisend verkeer is de Aanwijzing Binnenvaart 2011A009 vervangen door Aanwijzing Binnenvaart 2012A023 (bijgevoegd) als leidraad voor het al dan niet strafrechtelijk vervolgen van schepen die alleen de Nederlandse Rijn bevaren (ook te vinden op www.wetten.nl). In deze Leidraad wordt in hfdst. V, onderdeel 1.4, voornamelijk ingegaan op het niet voldoen aan de eisen van RosR en Rsp door Rijnkruisend verkeer. Het RosR regelt alleen waaraan, indien aanwezig, AIS-apparatuur moet voldoen. Deze leidraad biedt geen soelaas voor situaties waarin geen AIS-apparaat aanwezig is.

De AIS-verplichting, zoals die wordt opgenomen in het Binnenvaartpolitiereglement, niet van kracht wordt op 1 december 2014. De wijziging zal nog worden voorgehangen en inwerkingtreding is pas voorzien in de loop van 2015.

ASV: Dus ook voor Rijnkruisend verkeer verplichting van ECDIS of vergelijkbaar visualiseringssysteem zoals omschreven in het RPR.

Algemeene Schippers Vereeniging ONS RECHT NOTRE DROIT Vibia

Aan: Secretariaat CDNI
Palais du Rhin
2, place de la République
F-67082 Strasbourg cedex
France

**Betreft: Oproep aan de Conferentie van Verdragsluitende Partijen.**

Bijlagen:
1. Persmedeling voorjaarszitting CVP.
2. Nederlandse Staat schendt CDNI-verdrag.
3. Abonnementensysteem CDNI deel C in Nederland

Wij richten ons tot u, omdat wij onaangenaam verrast zijn door de inhoud van uw persbericht d.d. 18-07-2014 (bijlage 1). Er is namelijk al geruime tijd sprake van uitingen van ontevredenheid over de uitvoering van het CDNI-verdrag vanuit de binnenvaartsector. In uw persbericht komt echter in het geheel niet naar voren dat u, als CVP, daarvan op de hoogte bent. Dat heeft ons verbaasd en wij zien dit schrijven als een noodzakelijke stap om de CVP in te lichten over hetgeen zich afspeelt omtrent het door de landen gesloten verdrag.

Wij constateren dat de CVP onder de maat presteert bij de uitvoering van het CDNI-verdrag. Er schort veel aan de uitvoering van het verdrag waar wij later in deze brief verder op zullen ingaan. Het is de taak van de CVP om problemen bij de correcte uitvoering van het verdrag te constateren en waar nodig handelend op te treden. Wij krijgen geenszins de indruk dat daar sprake van is. Uit het persbericht krijgen wij eerder de indruk dat de CVP uiterst tevreden is met de gang van zaken nu en daarbij voorbijgaat aan wat er in de binnenvaartsector leeft.

Wij zijn van mening dat wanneer de CVP naar behoren zou functioneren de binnenvaartsector klachten in zou kunnen dienen bij de CVP aangaande de uitvoering van het CDNI-verdrag en de klachten tevens serieus in behandeling worden genomen. Ervaring leert echter (de ASV heeft getracht een klacht in te dienen aangaande de uitvoering van deel C in Nederland bij de CCR (bijlage 2), het instituut waar het CDNI-verdrag is ondergebracht) dat er geen fatsoenlijke mogelijkheid is tot het indienen van een klacht.

Er is tevens sprake van onvoldoende overleg vanuit de CVP met de sector waardoor de problematiek kan escaleren, wat in onze ogen de doelen van de principes van het CDNI-verdrag, het verminderen van afval en voorkoming van lozing, niet ten goede komt. De binnenvaart heeft via pers en politiek getracht het bij u, als CVP, onder de aandacht te brengen. De CVP onderneemt echter niks.

Aan de hand van uw persbericht hebben wij de volgende opmerkingen bij de verschillende Uitvoeringsregelingen.

**Uitvoeringsregeling Deel A.**

Citaat persbericht;
*"De CVP heeft vastgesteld dat het systeem voor de verwijdering van olie- en vethoudend afval goed werkt. Het netwerk voor de afgifte werd uitgebreid, terwijl het tarief van 7,50 € per 1000 l gasolie sinds 1 januari 2011 kon worden gehandhaafd."*

In de binnenvaart heerst hier grote onvrede over. Het bedrag van € 7,50 wordt ervaren als veel te hoog t.o.v. de geleverde service. Milieuboten hebben het vaak te druk waardoor er wachttijden zijn voor klanten (meer dan een dag komt voor) om afval af te geven. Daar is in de binnenvaart vaak geen tijd voor of het is niet in het vaarschema te passen. Los daarvan is er in grote delen van het toepassingsgebied van het verdrag geen enkele mogelijkheid om het afval af te geven.

Wij begrijpen dan ook niet uw tevredenheid over de werking van het systeem. De dekking is (nog) onvoldoende en de verwijderingsbijdrage wordt als te hoog ervaren, met name door schepen die weinig afval hebben af te geven, maar relatief veel afdragen. Steeds meer schippers geven aan te overwegen de verplichte betalingen te weigeren. Als organisaties roepen wij daar niet toe op, maar kunnen daar wel enig begrip voor opbrengen en voelen ons verplicht de CVP

in te lichten.

De ontstane overschotten op de exploitatie van het systeem kunnen eveneens op veel onbegrip rekenen in de binnenvaart, die het de afgelopen jaren zwaar heeft gehad in de economische crisis. Daarbij is geheel onduidelijk waar het verevende geld aan wordt besteed en waar de overschotten aan zullen worden besteed. De publicaties van de CVP geeft daar totaal geen inzicht in, wat het systeem in de zin van “de vervuiler betaalt” ongeloofwaardig maakt.

Wij vragen ons in het algemeen af of de systematiek van één gasolietoeslag in de toekomst nog houdbaar zal zijn, gezien het verminderen van het draagvlak voor de, middels het CDNI-verdrag, opgelegde solidariteit. De CVP dient hiervan al enige tijd op de hoogte te zijn en daar naar te handelen. Uit het persbericht blijkt echter dat de CVP ervan uitgaat dat een verlaging de sector tot tevredenheid moet stemmen.

**Uitvoeringsregeling deel B.**

Citaat persbericht;
*“De overgangsbepalingen voor de verzameling, afgifte en verwijdering van afval van de lading (deel B) komen aan hun einde op 31 oktober 2014.*
*Om te zorgen voor een goed begrip van de toepasselijke regelgeving en om het uitlopen van de overgangsbepalingen goed te begeleiden, is er een praktijkgerichte gids opgesteld over de omgang met droog en vloeibaar afval van de lading (deel B).”*

Wij zijn van mening dat de praktijkgerichte gids waaraan in uw persbericht wordt gerefereerd rijkelijk laat is. U had o.i. twee jaar geleden al kunnen constateren dat een groot deel van de ladingontvangers nog niet voldoen aan hun verplichtingen uit deel B van de uitvoeringsregeling. Ook na 31 oktober 2014 zullen veel ontvangers nog geen stappen gaan zetten om te gaan voldoen. Schippers zien het al gebeuren dat zij ervoor op gaan draaien dat andere partijen zich niet aan de verplichtingen houden. Het is voor schippers in de praktijk geen optie om ontvangers op hun verplichtingen te wijzen door te blijven liggen bij de losinstallatie totdat het losbedrijf het waswater inneemt.

Dit om de volgende redenen:
- De omloopsnelheid van het schip loopt te ver terug.
- De schipper in het vervolg door de klant geweigerd kan worden.
- De schipper collega’s hindert die ook bij desbetreffende losinstallatie moet lossen.
- Er juridische gevolgen kunnen ontstaan voor de schipper (o.b.v. verstoring bedrijfsproces)
- De schipper regelmatig via het cognossement verantwoordelijk wordt gemaakt voor wassen van het ruim en afgifte van het waswater (inclusief de daaruit voortvloeiende kosten)

Daarbij is de inkomstenderving bij het blijven liggen dusdanig dat de schipper zich genoodzaakt ziet op weg te gaan naar de volgende laadplaats en daarmee in wezen gedwongen wordt tot het plegen van een milieudelict (het lozen in het oppervlaktewater) of zelf de kosten van wassen en afvoeren te dragen. Wij vinden dat onwenselijk, maar vanuit het oogpunt van de schipper begrijpelijk.

De bekeuring op basis van de incorrecte losverklaring (los van het illegaal lozen) is voor de schipper € 1.500,- . Dat is een buitenproportioneel bedrag, daar de ontvangers hun verplichtingen niet nakomen en de binnenvaart hen vrijuit zien gaan vanwege gebrekkige handhaving door de overheden.

De binnenvaart ziet de ontvangers vrijuit gaan door de afwezigheid of niet goed functioneren van een meldpunt. Nederland en België hebben dan wel een meldpunt, maar er is er geen connectie tussen signalering en het overgaan tot handhaving op het moment dat dit vereist is (tijdens of direct na lossing van het schip).

**Uitvoeringsregeling deel C.**

Citaat persbericht;
*“De CVP hecht veel waarde aan de voortzetting van de werkzaamheden die in 2012 begonnen zijn en gericht zijn op het in kaart brengen van de inrichtingen voor de inname van “overig scheepsbedrijfsafval” in de zin van deel C van het CDNI.”*

Het lijkt ons dat het in een periode van 2 jaar wel mogelijk had moeten kunnen zijn om als CVP het netwerk in de Verdragsluitende Staten in kaart te brengen. Hoe lang denkt de CVP daar nog voor nodig te hebben, wetende dat de overgangstermijn is verstreken? Wij hopen dat het CVP daar meer urgentie aan gaat geven gezien het rumoer wat ontstaan is omtrent de wijze waarop de Nederlandse Rijkswaterstaat invulling geeft aan deel C. Dat kan de CVP niet ontgaan zijn!?

Citaat persbericht;
*“De CVP werd geïnformeerd over de wijzigingen van het vrijwillige abonnement in Nederland voor de afgifte van huisvuil*

*en overig scheepsbedrijfsafval langs de nationale waterwegen, die op 1 juli in werking zijn getreden."*
*"Het werd bevestigd dat de afgifte van huisvuil bij de binnenhavens nog steeds mogelijk is zonder dat daar een extra betaling voor verlangd wordt."*

Het abonnementensysteem wat daar is ingevoerd (bijlage 3) is naar onze mening niet bevorderlijk voor het streven van het CDNI-verdrag naar internationale uniformiteit en een dekkend netwerk. Het is voor ons onbegrijpelijk dat de CVP het toestaat dat Nederland, als enige van de Verdragsluitende Staten, op een dergelijke wijze het netwerk van huisvuil-containers inkrimpt en alleen toegankelijk maakt als er een abonnement van een paar honderd euro wordt afgesloten. De bevestiging dat in iedere haven in Nederland het huisvuil kan worden ingeleverd zonder bijbetaling is niet geheel correct. In Amsterdam bijvoorbeeld is men aangesloten op het netwerk van de abonnementen en wij hebben de zorg dat of meer havens zich daarbij aansluiten, dan wel havens en particuliere bedrijven gaan de huisvuilservice niet meer aanbieden wat een nog verdere inkrimping van het nu al niet-dekkende netwerk betekent.

Al met al is de binnenvaartsector niet tevreden met de uitvoering van het verdrag en teleurgesteld in de CVP dat die het zover heeft laten komen. Via deze weg eisen wij dan ook van u, als CVP, op korte termijn de volgende stappen;

*Voor Uitvoeringsregeling deel A:*
**Onderzoek naar de mogelijkheden om te komen tot een eerlijkere verhouding tussen de betaalde verwijderings-bijdragen door een schip en de afgifte van oliehoudend afval van dat schip.**

**Het verschaffen van meer openbaar inzicht in de kosten van het systeem om de uitgaven van de landen te kunnen verantwoorden in de sector. De jaarrekening en jaarverslagen van het Nederlandse Nationaal Instituut bieden al enig inzicht, maar nog onvoldoende.**

**Het creëren van meer controle- en toezichtmogelijkheden op het systeem door de binnenvaartsector.**
**Het opzetten van een internationale klachtenprocedure en een orgaan waar klachten kunnen worden ingediend en deze tevens behandeld worden.**

*Voor Uitvoeringsregeling deel B:*
**Verbeteren van de handhaving van de verplichtingen die de ontvangers van lading hebben.**

**De daarmee belaste handhavers erop wijzen dat de schippers niet bekeurd moeten worden voor zaken die voortvloeien uit het niet nakomen van de verplichtingen door andere partijen.**

**Het internationaal opzetten van afdoende, goed functionerende, nationale meldpunten die direct en adequaat actie kunnen ondernemen bij het ontvangen als een melding daarom vraagt.**

**Het opzetten van een internationale klachtenprocedure en een orgaan waar klachten kunnen worden ingediend en deze tevens behandeld worden.**

*Voor Uitvoeringsregeling deel C:*
**De conclusie trekken dat het nationaal invoeren van een abonnementensysteem niet strookt met de doelstel-lingen en internationale karakter van het CDNI-verdrag en Nederland verzoeken het systeem af te schaffen.**

**Toelaten dat de binnenvaartsector meewerkt aan het in kaart brengen van het netwerk en bijdraagt aan de invul-ling van de gewenste uniforme financieringswijze.**

**Het opzetten van een internationaal orgaan waar klachten kunnen worden ingediend en deze tevens behandeld worden aan de hand van een vastgelegde klachtenprocedure.**

Wij eisen deze stappen om recht te doen aan het CDNI-verdrag;

Citaat persbericht.
*"De regels van het CDNI leggen de nadruk op de afvalpreventie, de verwijdering van het afval door gespecialiseerde ontvangstinrichtingen langs alle vaarwegen, de internationale financiering van deze maatregelen en initiatieven volgens het principe "de vervuiler betaalt" en de controle met betrekking tot de illegale lozingen van het betrokken afval in het oppervlaktewater."*

De binnenvaartsector heeft de absolute wil om aan de nadrukkelijke doelen van het CDNI-verdrag te voldoen, maar heeft daar de mogelijkheid niet toe door de wijze waarop de uitvoering door de Verdragsluitende Staten op dit moment verloopt.

In afwachting van uw antwoord verblijven wij,

# Brief aan bedrijven naar aanleiding van de nieuwe losverklaring

Hierbij vindt u een voorbeeldbrief die u zou kunnen gebruiken  als u merkt dat het bedrijf waar u moet lossen nog niet op de hoogte is van de nieuwe losverklaring.

**Voorbeeldbrief:**

Geachte heer, mevrouw,
Hierbij wil ik er u op wijzen dat u nog gebruik maakt van een “oude” losverklaring.  Inmiddels weten alle bedrijven dat de schipper een losverklaring dient te hebben maar wat de bedrijven niet weten (dat ligt dus niet aan u geen enkel bedrijf blijkt het te weten) is dat er een nieuwe losverklaring  (2014)gebruikt dient te worden. Niet omdat wij als schippers dat willen (wij zitten hier echt niet op te wachten) maar vanwege het afvalstoffenverdrag (CDNI).

Nu zou volgens dat verdrag de ontvangende partij, u dus, gecontroleerd dienen te worden op naleving. Dat gebeurt natuurlijk niet maar de schipper wordt wel gecontroleerd, en hoe! Als Rijkswaterstaat of een andere BOA (beambte met opsporingsbevoegdheid) aan boord komt en wij hebben niet het juiste formulier (met de juiste code van de lading) dan plegen wij een milieudelict. Dat levert een boete op van 1.500,- Er zijn al waarschuwingen en zelfs boetes uitgedeeld.

Wij hebben hierover gereclameerd en krijgen dan te horen dat we in dat geval onder de pijp moeten blijven liggen en een klacht moeten indienen tegen het bedrijf, u dus. U snapt dat wij daar allemaal helemaal niet op zitten te wachten. Wij zijn ervan overtuigd dat de bedrijven te goeder trouw handelen en gewoon niet op de hoogte gesteld zijn.
Het is natuurlijk helemaal de omgekeerde wereld dat wij nu, als schippers, u moeten vertellen wat er speelt omdat de verantwoordelijke overheid haar taak niet vervult in deze.

De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) heeft dit tijdens een overleg met het ministerie IenM al naar voren gebracht maar men doet er niets mee. U kunt dat lezen in het verslag van dit overleg (http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/nieuwsbrief/nieuwsbrief-oktober-2014/verslag-otnb.html) waar dit gedeelte over de losverklaring staat.

**Losverklaring**

Bij de rondvraag brengt de ASV de problematiek van de losverklaringen aan de orde. Er zijn nieuwe losverklaringen (2014) en die horen de schippers aan boord te hebben. Maar aangezien de bedrijven aan de wal niet gecontroleerd worden en ook niet op de hoogte zijn van de aanwezigheid van een nieuwe versie blijven die de oude versie aan de schipper geven. Geheel in tegenstelling tot de bedrijven aan de wal worden de schippers wel gecontroleerd en die kunnen geen kant op maar hen wordt zelfs een boete in het vooruitzicht gesteld van zo’n 1.500,-
Ondanks dat dit onder het CDNI valt en dat weer gekoppeld is aan de CCR vinden de aanwezige vertegenwoordigers van het ministerie IenM dat dit onderwerp niet voor dit overleg is. Wij vragen natuurlijk voor welk overleg dan wel? Er zijn nauwelijks nog overleggen betreffende de binnenvaart.
Voor de schipper die wil weten welk document het is. http://www.sabni.nl/sabni/index.php/scheepsafvalstoffenverdrag/losverklaringen

Het valt allemaal onder het CDNI akkoord (CCR) in Nederland gecoördineerd door het SAB U kunt de juiste losverklaring en de stoffenlijst vinden op de site van het SAB.

Voor de losverklaring:
http://www.sabni.nl/sabni/index.php/scheepsafvalstoffenverdrag/losverklaringen

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

Met vriendelijke groet,

*Deze voorbeeldbrief kunt u ook downloaden op onze website:*
*http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CDNI/brief_losbedrijven.doc*

# Het afvalstoffenverdrag deel B in de praktijk.

*Ingezonden door ASV-lid.*

Zoals jullie weten varen wij al geruime tijd ( 17 jaar) naar Staalwerk te Lingen. Nu is het volgende het geval, wij moeten na leegkomst ca. 500 ton ballast zetten om weer terug naar Nederland te varen.

Ik heb bij het bedrijf dus aangekaart dat wij geveegd en gewassen moeten worden. Nee, zegt staalwerk Lingen ( inclusief/ op aanraden van Speicherei bevrachter die veel schepen daar naar toe bevracht, maar waar wij niets mee van doen hebben) we gaan vegen en stellen waswater opvang bakken ter beschikking, maar de schipper moet zelf zijn ruim uitspuiten en lenzen.
Hier ben ik het dus niet mee eens.

Die Duitsers willen ook niet de Duitse versie tevoorschijn halen, kortom ze zijn eigenwijs en wij moeten dat maar slikken. Dit gaat zover dat ik mijn opdrachtgever hierover heb geïnformeerd, en deze weer op eigen initiatief ook geïnformeerd heeft bij een schroot ontvanger in Nederland, en tegen staalwerk Lingen heeft gezegd dat de schipper in zijn recht staat.

Hij kreeg als antwoord, dat de schipper moet tekenen ander hoefde hij geen schroot meer te leveren en wilde ze de CYBERNETICA niet meer zien. Dit zou betekenen dat wij ca.60% omzet verliezen, zo hoog is de druk dus. En ze zetten dus hun eigen dochter maatschappij ook onder druk.

Jullie snappen wel dat ik dus geen hoog spel ga spelen in het openbaar direct tegen staalwerk Lingen.
Maar ik ga alles tewerkstellen dat er een inspecteur daar langs gaat, en hoop uiteindelijk toch de zaken geregeld te krijgen.

Ik heb dit uiteraard aangegeven bij HCC Rotterdam, waar ik gevraagd heb naar een Duits meldpunt nummer, maar dat is er gewoonweg niet. RWS gebeld vandaag niet te bereiken, hadden een binnenvaartdag. Nu hebben wij een mars nummer gekregen van HCC die ga ik invullen op de los verklaring en zet er op dat staalwerk Lingen in gebreken blijft.

De afgelopen week heb ik overleg gehad met een vooraanstaande BLN er die daar ook vaak lost en veel contact heeft met bevrachtingkantoor Specherei hieromtrent en hem geïnformeerd over de gang van zaken en de situatie. Hij was het met mij eens, alhoewel hij een Duitse versie had en dat verschilde zei hij. De Duitser kan het verschillend interpreteren/ uitvoeren. Ik heb hem gezegd dat het wel heel raar is, want het is een Europees verdrag. Maar dit lag anders, want in Duitsland is het verdeeld over een vijftal gewesten en die waren het nog niet met elkaar eens.

Inmiddels had ik van Ron (dank hiervoor) ook een Duitse versie in handen. Er blijkt geen verschil! Dit heb ik overigens nogmaals gecheckt bij HCC en die gaven als antwoord “Daar hebben wij niets mee te maken. Het is een Europees verdrag dus moeten de Duitsers zich daar aan conformeren.”

Maar nu komt het, ondanks dat hij het met mij eens was, heeft hij getekend en is weggevaren.
Ik heb hem hierover aangesproken en het antwoord was:
“Ja, er lag een schip in de haven en dan konden ze bij mij geen water opvangbak kwijt en ze hadden geen mensen genoeg.” Dat schip lag er overigens ook toen wij daar hebben gelost. Het was gewoon een kwestie geweest van het schip achteruit halen en de kranen niet verder te laten rijden om niet over de slang heen te rijden. Ik had hem duidelijk gevraagd of de ontvanger het schip wilde spoelen.

“Nee”, antwoordde hij, dat hoefde ze niet (zoals Specherei middels een brief hebben bekend gemaakt aan de werk mensen, waar ik overigens een foto van heb) en ze hadden geen mensen hiervoor.
Kortom hij had nog meer reden om net als ik alleen een mars nummer neer te zetten i.p.v. een handtekening. En dat terwijl wij hier uitgebreid over hadden gesproken. Ik heb gezegd dat hij dus meewerkt aan twee strijd namens de schippers tegenover de ontvanger en dat hij een milieu delict pleegt. Hij zou het de volgende keer net zoals ik doen.

Het gaat precies zoals ik verwacht had. Veel praten over hoe goed ze zijn en alles regelen, maar als puntje bij paaltje komt, niks, njente, nada en ja knikken. Bah, bah, wat een eenwording van de binnenvaart zoals BLN het voorstelt, en begin bij je zelf.

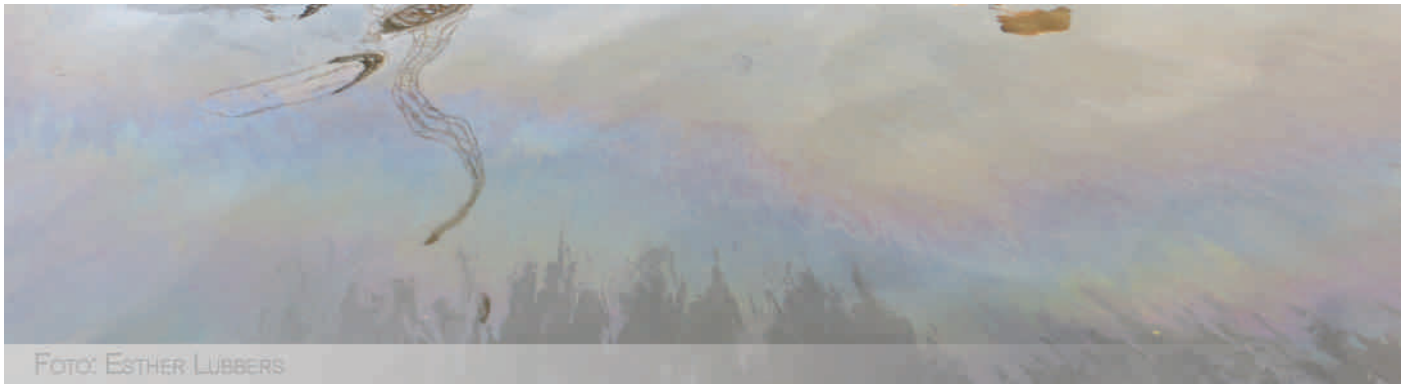
Voorlopig staat het lekker op scherp daar en zal ik wel de enige blijven. Volgende keer gaat er een mailtje naar Berlijn, waarvan ik inmiddels het mail adres heb.
Mijn conclusie: Van de 4 schepen heeft er een Nederlander die niets van de inhoud van het verdrag wist, zelf gespoten en in 2 bakken geloosd en de rest overboord. Een Duitser heeft een halve kuub geloosd en is zo weggevaren. En het bovenstaande verhaal, dus tel uit onze winst en eenheid in de binnenvaart. Ook al is het simpel dan nemen we ons recht nog NIET!!!

Vanmorgen nog van mijn opdrachtgever een magazine van de EVO gelezen over de problematiek, daarin staat exact wat de wet is alleen staat er bij dat er voorlopig nog niet beboet word. Nog een keer het probleem in Lingen aangekaart .

Daarbij zat mijn oude opdrachtgever die 25 jaar voor staalwerk heeft gewerkt en die zei gelijk; “Lingen ga je niet dwingen zo lang de schippers egoïsten zijn zal je het nooit redden” ( en dat verbaasde mij niets). Dus zolang ik de enige blijf en we (de binnenvaart) niet op een lijn gaan staan (wat zo makkelijk is), verdeeld blijven en het risico nemen met het plegen van een milieu delict, veranderd er niets.

Ik heb er ook iemand laten lossen, uitgelegd over de situatie, heeft gewoon zelf uitgespoten en getekend. Sorry, maar hier zakt de moed mij gewoon in de schoenen!!!

Piet Bennik
Cybernetica




## Een reactie van een schipper op de onrust over CDNI perikelen

Voor wat betreft de afvalresten wil ik dit even kwijt. De schippers zijn weer de dupe. Volledig mee eens. Maar hoe komt dat zo? Zoals gewoonlijk is het hun eigen schuld door het gebrek aan enige ruggengraat. Niet opkuisen? Blijven liggen en zonodig de politie erbij roepen. Maar neen, de meesten vegen nog zelf hun ruim bij en varen dan maar weg en de landingresten, daar weten we allemaal van, waar die dan belanden. Want ze moeten zonodig heel snel weg om dat volgende reisje aan een paar duiten toch gauw te gaan doen en  het losbedrijf weet ook dat schippers altijd en eeuwig gehaast zijn.

Wij hebben vanaf dat dit reglement in voege was meerdere keren “ambras” gehad. In Tiel binnen bv zeiden ze dat we niet meer zouden moeten terug komen. Toch zijn we blijven liggen en Pascal heeft voet bij stuk gehouden tot ze het ruim schoon geveegd hadden. Dit is nu eens een regel die ons het leven heel wat makkelijker maakte, maar nog zijn de meeste schippers te kortzichtig om het niet toe te passen. Eigen schuld, dikke bult. Ja maar, zullen velen zeggen, de containervaart heeft makkelijk praten. Die hebben geen ladingresten. Inderdaad, maar ze kunnen van ons rustig aannemen dat we met andere problemen te maken krijgen en die op hetzelfde principe moeten gebaseerd zijn: ken de regels en hou voet bij stuk.

Wij moesten ongeveer een jaar geleden containers laden bij een bedrijf in Terneuzen. Er moest in drie lagen geladen worden. Wij waren akkoord, mits een arbeider van het laadbedrijf de twinlocks zou plaatsen. De schipper is hier niet voor verzekerd en dus doen we dat niet zelf. Bij de eerste container in derde laag al liep het fout. Nu is de loods van dat bedrijf haast niet breed genoeg om alle gebods- en verbodsborden die er van toepassing zijn op aan te brengen. Maar toen het er op aan kwam dat zij de twinlocks moesten plaatsen bleken ze plots van geen regels en wetten meer te weten. Een werknemer is tot drie maal toe met de papieren gekomen om te laten tekenen en we hebben het steevast geweigerd. Het is er op geëindigd dat die ene container er terug is afgegaan en wij met 2 lagen zijn gaan varen.

Voor wat betreft een oplossing: een klachtendesk waar je het onwillige bedrijf kan aangeven en die dan ook de bevoegdheid heeft om dat bedrijf te beboeten. Maar dan heb ik er nog mijn twijfels over hoeveel het er zullen toepassen, want dan krijgen ze volgende keer geen reis meer van de bevrachter. Dus lijkt er maar één ding over te blijven: dikke boetes uitschrijven en die zullen het dan in het vervolg wel leren. Sorry, wie niet horen wil moet voelen, dat leerden mijn ouders me vanaf ik heel klein was. De vrachtwagen die te rap of te lang rijdt en daarmee de wet overschrijdt wordt ook beboet, niet zijn opdrachtgever.

Als de schippers eens wat meer zouden beseffen dat ze een bedrijf onder zich hebben en zich niet als slaaf moeten laten gebruiken zouden we al een heel eind ver zijn. Waarom laten we altijd het mes op onze keel zetten i.p.v. dat zelf eens te doen bij de tegenpartij. En misschien dat volgende generatie minder met zich zullen laten sollen, want iets belezener.

Het is jammer voor de mensen die zich voor de scheepvaart inzetten, dat ze zo weinig respons krijgen. Ze staan op de barricades, maar als ze zich na een tijdje omdraaien zien ze niemand meer achter hen staan.

Emilienne Matthijs
m/s Rubicon

Meander

Schippersinternaat "De Meerpaal" in Capelle aan den IJssel biedt uw kind gezelligheid en geborgenheid in een gezond leefklimaat. Wilt u dit persoonlijk ervaren?
U bent te allen tijde van harte welkom voor een kennismaking en rondleiding.

De Meerpaal
Pastel 94
2907 ZD Capelle aan den IJssel

www.de-meerpaal.nl 010 4513681
meerpaal@stgmeander.nl

Stichting Abri

Administratie- en adviesskantoor

Ringdijk 398
2983 GS Ridderkerk
T: 0180 - 410 635
info@stichtingabri.nl
www.stichtingabri.nl

Gespecialiseerd in de scheepvaart

individuele aandacht voor kinderen ***Het Prins Hendrik Internaat in Nieuwegein....daar moet je zijn! **** goed bereikbaar over weg en water

Prins Hendrik Internaat

Prins Hendrik Internaat

Prot. Chr. Internaat voor schipperskinderen
Industrieweg 1-B
3433 NL Nieuwegein
030-6084848
www.prinshendrikinternaat.nl

groot speelterrein * huiselijke sfeer * samen opvoeden * gezelligheid * betrokken ouders en groepsleiding * Protestants-Christelijke signatuur * weekendopvang mogelijk * centrale ligging

# De landelijke pers en de binnenvaart

**Radio 1: journalisten en beleidsmakers denken alleen aan asfalt**
Op 24 november was er een radioprogramma op radio 1 over de vraag of er nog meer asfalt moet komen om de files op te lossen. Naast de EVO en minister Schultz van Infrastructuur en Milieu hoorden we een verkeerspsycholoog en diverse sprekers die allerlei oplossingen noemden. Maar dat er ook vervoerd wordt over water bleek wederom niet in hun systeem te zitten. Dat er binnenkort nog veel meer vervoerd gaat worden over de weg omdat de kleine binnenvaart aan het verdwijnen is, daar heeft men duidelijk nog helemaal geen idee van. Natuurlijk heb ik contact gezocht maar men hoorde liever sprekers die pleitten voor nog meer asfalt.

**120 kilometer file erbij binnen 10 jaar**
Het is heel moeilijk het belang van de binnenvaart duidelijk te maken binnen een land als Nederland waar vervoer toch zo'n grote rol speelt als de landelijke pers doet of die binnenvaart niet eens bestaat. Niet wetende dat van de 1 miljard vervoerde tonnen per jaar er 235 miljoen ton over het water gaat, waarbij de kleine binnenvaart (die 25% hiervan voor haar rekening neem) 2,4 miljoen vrachtauto's van de weg houdt, 120 km file per dag. Gezien het vasthouden aan de CCR eisen door Nederland kunnen we die 120 kilometer file extra er binnen 10 jaar bijtellen. Niet interessant kennelijk.

**De binnenvaart krabbelt op volgens de Volkskrant**
Dus gebeurt het niet vaak dat de landelijke pers aandacht schenkt aan de economische situatie in de binnenvaart. En het gebeurt zeker niet vaak dat men dan wat verder wil kijken dan algemene termen als "de binnenvaart krabbelt op' zoals we op 8 februari 2014 in de Volkskrant hebben mogen lezen. Dat hele artikel was gebaseerd op een enkel schip die toevallig een leuk "putje" had gevonden. Van daaruit trok de journalist de conclusie dat het allemaal weer veel beter ging in de binnenvaart. Natuurlijk heeft de ASV daar destijds als volgt op gereageerd.

**Het opkrabbelen is begonnen in de binnenvaart? Voorlopig is het nog pompen of verzuipen**
In de Volkskrant van zaterdag 8 februari kan ik lezen dat "het opkrabbelen is begonnen" ook bij de binnenvaart, volgens de journalist Marcel van Lieshout. We weten dat de krantensector het moeilijk heeft, we weten ook dat onderzoeksjournalistiek geld kost maar dit is een krant als de Volkskrant onwaardig. De heer van Lieshout spreekt maar liefst één schipper die zelf aangeeft dat hij via een speciaal contact toevallig voor zichzelf de zaakjes aardig geregeld heeft en daar hangen we de het toekomstperspectief van een hele sector aan op. Natuurlijk worden ook de vereniging Koninklijke Schuttevaer en het Bureau Voorlichting Binnenvaart geciteerd. Maar een beetje onderzoek had ook opgeleverd dat zolang de crisis al duurt voor de binnenvaart van daaruit het geluid komt dat de crisis best wel meevalt en het binnenkort beter gaat. Wat mooi zou het zijn geweest als de Volkrant nieuwsgierig zou zijn geworden naar hoe dat nou kan? Harde cijfers bewijzen het tegendeel en daar had de redacteur economie toch naar moeten kijken. In het artikel zelf spreekt de heer van Lieshout zichzelf bovendien tegen. In niets wordt aangetoond dat het beter gaat met de sector. Er is een enorme overcapaciteit van schepen die natuurlijk een lange levensduur hebben en waarbij de overcapaciteit dus niet verdwijnt, of men nu failliet gaat of niet. In een grafiekje laat men zien dat er een "herstel van bevrachting" zou zijn. Maar een beetje econoom snapt dat het niet alleen om het aantal vervoerde tonnen gaat maar ook om de mogelijk te vervoeren tonnen gezien de capaciteit van de vloot ergo de prijsontwikkeling. Veel vervoeren is geen herstel als het niets oplevert! De binnenvaart behelst ook heel wat meer dan alleen de zandschepen waar hier het artikel op gebaseerd lijkt te zijn. Geen enkele diepgang zie ik in dit artikel. Hoe zit het met de tussenpersonen? Hoe zit het met het (gebrek) aan markttransparantie in de binnenvaartmarkt? De werking van de vrije markt waar de individuele schipper geen enkele marktmacht heeft? Het verdwijnen van de diversiteit van de vloot? Nee, we kunnen het doen met dooddoeners als "schippers klagen altijd net als boeren". Nu zou een journalist toch eens moeten denken hoe zo'n uitspraak nu kan komen van een organisatie die voor de belangen van schippers op zou moeten komen. Waarom benadert de journalist een organisatie die zich richt op het nautisch technisch aspect van de binnenvaart (kanalen, bruggen, sluizen etc.) en niet een sociaal economische belangenbehartigende organisatie waar de schippers zelf de dienst uitmaken?
Wij houden ons beschikbaar als de Volkskrant ook vanuit de schippers zelf wil horen hoe zij deze economische tijd ervaren.

**Tot zover onze reactie begin van dit jaar**

Daarna heeft er een mailwisseling plaatsgevonden waarbij we de journalist nog aangeboden hebben mee te varen en de hoofdredacteur heeft beloofd dat er zeker nog meer stukken over dit onderwerp zouden volgen. Helaas…het bleef oorverdovend stil hoeveel we ook opstuurden.

Maar nu dus in NRC Handelsblad
De lezer zal daarom begrijpen dat ik zeer verheugd was een journalist van de NRC aan de telefoon te krijgen die naar aanleiding van een aantal faillissementen in de binnenvaart dit onderwerp nader wilde belichten. Deze journalist, Mark Duursma, sprak niet alleen met de ASV maar ook met econoom en schipper Bart Verkade. Daaruit kwamen verschillende zienswijzen die tot een artilek leidden. Gelukkig was deze journalist zo netjes dat stuk nog even aan ons voor te leggen zodat ik er nog op kon reageren. Mijn reactie ziet u hieronder. Het uiteindelijke stuk mochten we van deze journalist ook plaatsen in de nieuwsbrief, waarvoor onze hartelijke dank.

**De reactie vanuit de ASV Achtergrondinformatie:**

**Samenwerken:**
Toen de Evenredige vrachtverdeling ( de “schippersbeurs”) werd afgeschaft werd ook al vastgesteld dat “samenwerking” de oplossing moest bieden. Maar die beurs was een voorbeeld van samenwerking zoals hij moet zijn, volgens mij, want dat leverde rust in de markt op.
Maar die samenwerking bedoelde de toenmalige minister niet. Want bij die samenwerking wisten we allemaal dat we op onze beurt moesten wachten maar….wel een tarief kregen wat in ieder geval kostprijsdekkend was. Vreemd dat iedereen dat vergeten is, sterker nog: ontkent dat schippers dat zelf opgezet hebben en jarenlang voor gepleit hebben, zelfs hele veldslagen voor geleverd hebben om het te behouden.

Ik vind het ronduit beledigend om nu te doen alsof schippers niet zouden willen samenwerken. Die samenwerking is tenslotte gewoon verboden, en nu doen economen (ik was ook 22 jaar lang docent economie op een MBO dus ik weet dat economen veel tegenstrijdige dingen zeggen, en wie heeft er gelijk? Het is toch maar een visie) alsof wij (domme schippertjes) niet zouden snappen dat samenwerken beter is dan ieder voor zich. Wat is dat toch dat mensen zo snel vergeten hoe iets tot stand gekomen is?

**Samenwerkingsverbanden**
Wel gaf de minister bij het gedwongen opheffen van de schippersbeurs vele tonnen aan wat men noemt “samenwerkingsverbanden”. Dat klinkt ook mooi natuurlijk. Maar als je verschillende bevrachters hebt en daarnaast samenwerkingsverbanden die allemaal directeuren hebben die geld moeten verdienen dan is het verschil in uitvoering opeens heel klein. Oftewel: zo’n samenwerkingsverband heeft een mooie naam maar gedraagt zich precies zo als de andere bevrachters. Dat betekent dat men contracten voor werk voor haar leden binnen wil krijgen. En hoe krijg je dat contract? Door onder de prijs van de ander te zitten. En of die ander nu een samenwerkingsverband is of een bevrachter maakt voor de particuliere schipper niets uit. Men erkent inmiddels zelfs dat die samenwerkingsverbanden eerder prijsverlagend dan prijsverhogend hebben gewerkt, dus tel uit je winst.

**Samenwerking of kartelvorming**
Kijk, samenwerken mogen we best. Maar….zodra er binnen die samenwerking iets aan afspraken bestaat die ervoor kunnen zorgen dat de marktmacht van de schipper wordt vergroot en/ of de vergoeding waar hij voor vaart door die samenwerking beinvloed wordt schreeuwt de EVO moord en brand en wordt er gedreigd met claims vanuit de ACM de vroegere NMA (mededingingsautoriteit) omdat het “kartelvorming” zou zijn. Samenwerking op deze manier is een loze kreet want het mag tot niets leiden. En wat heeft het dan voor zin?

**Europa**
Dat is nu juist de reden waarom wij samen met Ons Recht/Notre droit (de Belgische Organisatie) en La Glissoire ( een Franse bond) in Brussel zijn gaan protesteren en uiteindelijk zijn gaan praten met de Europese Commissie vervoer (DG MOVE). Dat is waarom de Belgische schippers hun schepen neergelegd hebben en hun sleutels hebben ingeleverd. Om ons een kader te verschaffen waarbinnen dat samenwerken tot iets kan leiden. En dat kader is markttransparantie en een verbod om beneden de kostprijs te vervoeren. Maar juist Nederland (Schultz) blijft vasthouden aan “de marktwerking die zijn werk moet doen” Hoeveel bewijs is er nodig dat het gewoon niet werkt?

Die schippersbeurs is ooit ontstaan uit een vergelijkbare ellende als waar we nu in zitten. Dan helpen holle frasen als “samenwerken’ niet als Europa niet echt iets wil met het vervoersbeleid. Het vertroebelt alleen maar de discussie.

**Niet alleen faillissementen**
Dan nog iets: je hebt het over faillissementen. Maar vergeet niet dat de schepen die wel afbetaald zijn, de oudere kleinere schepen in de economische malaise nergens meer een lening voor kregen (krijgen). Ook niet als “de motor eruit liep”. Het effect is al jarenlang dat die schepen nu woonschepen zijn en dus onttrokken uit het goederenvervoer over water, en een groot deel is voor een habbekrats gesloopt. Kennelijk zit iedereen erg met die faillissementen. Ik zit ook heel erg met schippers die dachten dat ze een pensioen hadden opgebouwd in hun schip en gewoon alles kwijt zijn.

Maar dat is hoe het gaat: het is onzichtbaar dus bestaat niet. Het zou toch heel fijn zijn als je dat ook mee zou kunnen nemen in je verhaal.

**Feiten of fabels**
Dan zeg je “tot 2008 kon het niet op”. Heb je ook gekeken hoeveel jaren dat waren tot aan 2008? Wij hebben ze nauwelijks meegemaakt. Maar wat ook belangrijk is: er werd vooral verdiend aan de handel in schepen, niet aan het vervoer zelf. Daardoor is er ook zoveel overcapaciteit. Men bestelde maar direct twee of drie nieuwbouwschepen van ieder 3.000 , 4.000 of nog meer tonnen scheepsruimte. Men verdiende met de verkoop van een van die schepen weer een groot deel van zijn eigen schip terug. Totdat….de zeepbel uit elkaar barstte natuurlijk. Want de RABO bank als grootste kredietverstrekker deed zijn plicht niet; het observeren van de markt en kijken of er nog wel ruimte was voor nog meer scheepsruimte. En toen de bom barstte moesten de nieuwe schepen nog komen…van China.

**Overcapaciteit**
Ook nog wat achtergrondinformatie. Je citeert Bart Verkade als hij zegt:
De beste oplossing voor de overcapaciteit, zegt hij, is 200 grote schepen uit de vaart halen. Maar dat is geen realistische optie. Weet je dat de schippers jarenlang geld in een Reservefonds (ook wel sloopfonds genoemd) hebben gestort om overcapaciteit tegen te gaan? De schippers hebben uit eigen zak destijds de sloop van de overcapaciteit bekostigd.. En..er mocht slechts een groter nieuw schip gebouwd worden als men zijn bestaande schip liet slopen of een boete betaalde om….andere schepen te kunnen slopen (de zogenaamde oud voor nieuw regeling). Maar niet alleen de beurs werd afgeschaft in 1998 ook dit hele systeem waarbij de sector gezond gehouden werd vond de minister onnodig. Dus je snapt wel dat schippers zoals van de ASV die zo hard hebben gewaarschuwd tegen de dreigende overcapaciteit niet bepaald staan te springen om nu vele miljoenen op tafel te leggen (is natuurlijk ook onhaalbaar) om deze ongebreidelde nieuwbouw naar de sloop te brengen en zelf nog verder in de schulden te komen.

**Zijn de schippers sukkels of….?**
Sorry, maar wij schippers zijn niet de sukkels. Wij hebben al die jaren precies hiervoor gewaarschuwd. Maar dat was een geluid dat men niet wilde horen want de VRIJE MARKT was heilig toch? En ingrijpen in die markt was en is uit den boze. In mijn ogen zijn De sukkels de beleidsmakers die geen enkele verantwoordelijkheid willen nemen voor alles wat met vervoer in Europa te maken heeft. De sukkels zijn degenen die holle frasen over ons uit blijven storten en niet eens in de gaten hebben dat deze sector kapot gaat. Er zullen heus wel schepen blijven, die nieuwbouw wordt gewoon doorverkocht. Maar de diversiteit van de vloot is NU aan het kapot gaan. En daarmee amputeert Europa haar binnenvaartvloot die niet langer de haarvaten van de vaarwegen zal bevaren. Er zal geen deur-tot deur vervoer meer zijn via het water, zoals wij nu doen vanuit Frankrijk. Er zullen vele honderdduizenden vrachtauto’s op de weg komen. En dan gaat men een plan bedenken hoe we daar nu weer mee om moeten gaan.

Je vindt dat er zo weinig schippers verenigd zijn. Na 1998 heeft het merendeel de moed opgegeven. Die zagen wat er ging gebeuren en wilde niet langer de strijd meer aan. Velen hebben de binnenvaart de rug toegekeerd, de meesten wilden alleen nog varen en zich nergens meer mee bemoeien. Dus verbaas je niet dat men geen vertrouwen meer heeft en dus ook niet aangesloten is bij een bond.

**Conclusie:**
de ASV vindt het geweldig dat Mark Duursma van dit tot onderwerp voor NRC Handelsblad maakt, maar we kunnen het niet laten dringend te vragen toch iets verder te kijken dan de oppervlakte. Het is een waanzinnig interessante materie en deze mooie sector verdient beter dan algemene teksten die we politici en economen dagelijks over ons uit horen storten.

Tot zover de reactie vanuit de ASV
Naar aanleiding van die reactie is het uiteindelijke artikel nog iets bijgesteld en verschenen in de krant van donderdag 20 november, zoals hier bijgevoegd.

# Het water op, de ruimen leeg

**Achtergrond Binnenvaart**

Het gaat niet goed met de binnenvaart. Een overschot aan schepen zorgt voor lage prijzen. „We staan aan het begin van veel faillissementen."

Door **Mark Duursma**
Foto's **Rien Zilvold**

In het lege laadruim ligt een dode vogel. „Die halen we zo even weg", zegt de beheerder van motorvrachtschip Erica. Al zijn er weinig belangstellenden op de kijkdag in de Rotterdamse Waalhaven, het schip moet er netjes uitzien. De woning onder de stuurhut is in perfecte staat, inclusief nep-openhaard en een Siemensfornuis. De planten in de vensterbank zijn het enige teken van leven op het schip.

De Erica is een van de vier binnenvaartschepen die gisteren werden geveild na faillissement van de eigenaar. Dirk Bakker besloot begin dit jaar te stoppen, na 22 jaar varen.

Van de bank mocht hij doorgaan, vertelt hij. „Maar je moet realistisch zijn. Er moest al 4,5 jaar elke dag geld bij." Zijn compagnon werd arbeidsongeschikt, zijn vrouw wilde niet meer. Bakker vaart nog wel, maar niet meer op zijn eigen schip. „Ik verhuur mezelf, ik heb ervaring genoeg."

Het gaat niet goed met de binnenvaart. Ogenschijnlijk zijn de tekenen gunstig. Na een aantal magere jaren neemt het volume van vervoerde goederen licht toe: ruim 1 procent dit jaar, bijna 2 procent naar verwachting volgend jaar. Het aantal faillissementen onder de ruim 4.000 schipper/ondernemers - voor driekwart familiebedrijven met één of twee schepen - neemt niet dramatisch toe.

Maar schijn bedriegt, zegt voorzitter Sunniva Fluitsma van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), een kleine en politiek actieve bond. „Het beeld is vertekend. In werkelijkheid zijn er veel meer bedrijven failliet. Dat zie je niet, doordat banken en gemeenten die bedrijven overeind houden."

De banken, met name de Rabobank als grootste kredietverlener in de binnenvaart, geven schippers in financiële nood uitstel van betaling van rente en aflossing. Gemeenten als Werkendam ondersteunen schippers met speciale uitkeringen. De schulden zijn groot. Fluitsma: „We staan aan het begin van heel veel faillissementen. De binnenvaart kampt met structurele problemen."

### Overcapaciteit

Het grootste probleem is overcapaciteit. Te veel schepen, te weinig lading - vooral in de droge lading en in de tankvaart, en minder bij containervervoer.

Tussen 2004 en 2008 kon het niet op. Er werd veel verdiend en de prognoses waren goed. De Tweede Maasvlakte zou zorgen voor een sterke toename van het containervervoer naar Duitsland. Met toenemende aandacht voor duurzaam ondernemen steekt transport over het water gunstig af tegen weg en spoor. Schippers bestelden volop nieuwe schepen bij Chinese of Oost-Europese werven. Maar bij levering, in 2009 en 2010, was de crisis begonnen en de vraag verdwenen. De prijzen doken naar beneden. In 2009 kwamen er 334 schepen bij, op een totaal van bijna 7.000.

Vooral de grote schepen vanaf 110 meter lang hebben het moeilijk. Bij de kleine schepen, varend op smallere vaarwegen zoals Franse en Duitse kanalen, is minder concurrentie, omdat dat deel van de vloot niet werd uitgebreid. Wie een nieuw schip liet bouwen, koos voor groot.

Zoals de gisteren geveilde Erica: 110 meter lang, 11,45 meter breed, 3,75 meter diep. Een standaardschip, in 2008 gekocht voor 4,3 miljoen euro. Varend met containers in Nederland, met droge lading tot aan het Zwitserse Basel. Eigenaar Bakker: „We gokten op betere tijden, maar die kwamen niet."

Met zo veel schepen ligt de macht bij de bevrachter, de schakel tussen de schipper en de eigenaar van de lading, de verlader. Schippers onderhandelen, vaak per lading, met bevrachters over de prijs voor een transport. En daar schuilt een dieperliggend probleem dan de conjuncturele overcapaciteit, zegt bedrijfseconoom en schipper Bart Verkade. „Dit is een falende markt. Vraag en aanbod zijn niet in balans. Er zijn te veel schippers en te weinig bevrachters. Schippers laten zich tegen elkaar uitspelen. Een bevrachter kan altijd wel een schipper vinden die voor een spotprijs wil varen. Omdat de verladers dat ook weten, staat de marge van de bevrachters ook onder druk."

ASV-voorzitter Fluitsma vindt dat de overheid moet ingrijpen. „De binnenvaart kan niet functioneren in een vrije markt, dat is een illusie." De opheffing van de schippersbeurs en de evenredige vrachtverdeling - waarbij schippers bij toerbeurt lading kregen toegewezen en gegarandeerd werk hadden - in 1998 heeft niets goeds gebracht, zegt zij.

Fluitsma: „De lange levensduur van schepen, 40 à 50 jaar, maakt inspelen op een fluctuerende markt onmogelijk. Er zou openheid over de markt komen, maar alle informatie zit bij de bevrachters. Schippers staan op achterstand. Er moet een vorm van marktordening komen. Een verbod op vervoeren onder de kostprijs bijvoorbeeld, of invoering van minimumtarieven, zoals nu in België is geregeld."

### 'Eigen baas'-sentiment

Daar gelooft Bart Verkade niet in. Een oplossing voor de overcapaciteit, zegt hij, is 200 grote schepen uit de vaart nemen. Maar dat is geen realistische optie, en het effect zou tijdelijk zijn. De beste, structurele oplossing is samenwerking tussen schippers. „Met tien of twintig coöperaties sta je sterk tegenover de bevrachters. Je kunt dan onderling afspraken maken over het juiste schip op de juiste plaats. Dat verbetert je onderhandelingspositie en dienstverlening aan de verladers."

Samenwerkingsverbanden van schippers stuiten op twee obstakels. De eerste is toezichthouder ACM, die kartelvorming verbiedt. Verkade: „Zolang er maar genoeg aanbieders zijn zou het moeten kunnen. Maak de regels wat ruimer."

De tweede is nog lastiger: de onwil van schippers om samen te werken. Iedereen beaamt het: het 'eigen baas'-sentiment is sterk ontwikkeld. Schippers willen zelfstandig zijn. Dirk Bakker: „De verschillen zijn te groot. De een wil dag en nacht varen, de ander alleen overdag. De een wil vrijdagmiddag zijn kinderen van het internaat halen, de ander niet."

De overcapaciteit zal nog jaren voor lage prijzen zorgen, zo is de verwachting. Schepen gaan lang mee. Bijkomende complicatie: door hoge schulden hebben veel schippers geen geld om te investeren in innovatie. Hun schepen zijn binnenkort te oud om te voldoen aan strengere milieu-eisen, maar te jong om te slopen.

### Rabobank

En wat gebeurt er met de schepen die gisteren werden geveild? Die blijven waarschijnlijk in de vaart, en kunnen dan tegen lagere prijzen varen. In de binnenvaart leidt een faillissement niet tot minder ondernemingen. De capaciteit neemt niet af.

De Rabobank speelt met vier regionale binnenvaartbanken een sleutelrol. De bank verstrekte in de goede tijd de leningen om de schepen te kunnen kopen. Nu brengt de bank de schepen naar online veiling BVA Nautic. Soms kan het niet anders, zegt een woordvoerder. „Zonder zicht op herstel is doorgaan met uitstel van aflossing en rente niet verantwoord. Dat is niet in het belang van de ondernemer en niet in het belang van de bank."

De Rabobank had voor de veiling een minimumprijs vastgesteld. Als die niet gehaald zou worden, zou de bank het schip kopen. Onduidelijk is of dat is gebeurd, de kopers blijven onbekend. De Erica werd verkocht voor 3.150.000 euro. Als de koper van de drie van de vier verkochte schepen inderdaad de Rabobank is, beslist zij later wat er met de schepen gebeurt: verkopen, slopen of exporteren. Momenteel heeft de Rabobank minder dan tien schepen in beheer, aldus de woordvoerder.

Bedrijfseconoom Verkade heeft een dubbel gevoel over deze procedure. „Natuurlijk is het mooi dat de schipper nu een groter deel van zijn schuld kan afbetalen. Maar zo'n ingreep vertekent de marktwaarde van de schepen. De bank houdt de illusie in stand dat grote schepen nog een paar miljoen waard zijn. Er is nu geen vraag naar deze schepen, dus de echte prijs is die van oud ijzer. Dat is heel zuur, maar wel de werkelijkheid."

**BINNENVAART IN NEDERLAND**

Grootste en modernste vloot in Europa

**35**
**procent** is het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer (in tonnage) naar binnen- en buitenlandse bestemmingen. Wegtransport vervoert circa 60 procent, spoor circa 5 procent.

**320**
**miljoen** ton goederen wordt jaarlijks vervoerd over Nederlandse vaarwegen, voor binnen- en buitenlandse bestemmingen.

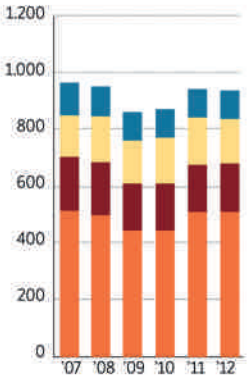
**4.125**
**bedrijven** telt de binnenvaart: 3.310 in goederenvervoer en 815 in passagiersvervoer en veerbedrijven. Driekwart is familiebedrijf.

**6.900**
**schepen** telt de Nederlandse vloot, waarvan 3.262 motorvrachtschepen. De vloot is de grootste en modernste van Europa.

**16.000**
**ton** (gelijk aan 660 vrachtwagens) vervoert het grootste binnenschip.

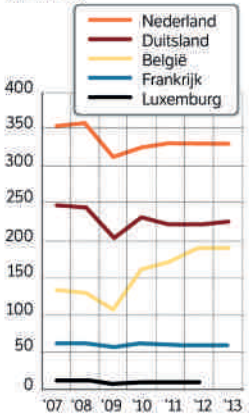
**4.800**
**kilometer** aan voor goederenvervoer geschikte vaarwegen heeft Nederland, met 398 binnenhavens.

**Aantal verplaatsingen van schepen in de Rijnoeverstaten**
(x 1.000)




NRC 211114 / MJ / Bron: Centrale Commissie voor de Rijnvaart

**Goederenvervoer in de binnenvaart in de Rijnoeverstaten**
(in mln. ton)



# PERS Berichten

## Persbericht: ASV wil antwoord van DG MOVE

De ASV vraagt antwoord op de twee volgende zaken:

- Zal DG MOVE toegeven aan de lobby van EBU en ESO om het geld uit het reservefonds vooral aan henzelf uit te keren?
- Wat gaat DG MOVE doen aan de houding van de CCR die er, door de door haar opgelegde regelgeving, voor zorgt dat de kleinere binnenvaart (tot 1.500 ton) zal verdwijnen?

ASV vraagt DG MOVE te reageren op berichten die de ASV bereikt hebben als zou er vanuit (vooral) EBU en ESO een lobby plaatsvinden om het reservefonds, door schippers opgebracht, vooral aan EBU en ESO zelf te besteden. De organisaties (ESO en EBU) die meepraten over besteding van dit fonds komen niet verder dan hun eigen belang. Er hebben de ASV berichten bereikt als zou het gaan om een bedrag per organisatie van minstens (!) 300.000,- per jaar gedurende 10 jaar, kortom; minimaal 6.000.000,- zou naar organisaties gaan die in de afgelopen jaren nu niet bepaald bewezen hebben de belangen van de particuliere schipper goed te beschermen.
De ASV heeft begrepen dat de heer Theologitis niet afkerig tegenover dit voorstel stond maar liet doorschemeren dat hij er dan wel iets voor terug wilde: meer “vergroening” van de binnenvaart. De ASV wijst er op dat alleen al dit jaar 180 schepen gesloopt worden doordat men ieder toekomstperspectief verloren heeft, voor een groot deel te danken aan de onmogelijke eisen van de CCR. Het afbreken van (de diversiteit van) de binnenvaartvloot komt die “vergroening” niet bepaald ten goede.

Onze conclusie: als bovenstaande waar is en doorgang vindt dan kan de particuliere schipper niet alleen zelf naar zijn ingebrachte geld in het reservefonds fluiten, maar kan zelfs gedwongen worden nog meer investeringen te doen om aan de eisen van deze “vergroening” te voldoen. En dat allemaal opdat ESO en EBU over een aardig kapitaaltje kunnen beschikken.

De ASV heeft al via een eerdere brief de heer Theologitis opgeroepen naar de schippers zelf te luisteren wat betreft de eventuele besteding van dit geld. Helaas komt de heer Theologitis zijn afspraak niet na en reageert niet op onze brief zodat we geen uitleg krijgen hierover.

Daarom voelde de ASV zich verplicht de heer Machado op de hoogte te stellen, in zijn functie van General Director, dat hebben wij gedaan middels een brief gedateerd 21 oktober.

Omdat noch de heer Theologitis noch de heer Machado van DG MOVE antwoord geeft en dus niet met ons in gesprek willen hierover worden wij gedwongen de schippers te waarschuwen betreffende hetgeen zich afspeelt. Want als dit allemaal waar zou zijn riekt dit zelfs naar passieve corruptie. Wij willen graag geloven dat dit op een misverstand berust en hebben daarom tot nu toe ook geen ruchtbaarheid hieraan gegeven, maar wij zijn er van overtuigd dat we dit niet langer kunnen laten rusten.

Inmiddels zijn er contacten met een andere Europese delegatie die zich hier wel degelijk zorgen over maakt, die zullen wij binnenkort op de hoogte stellen van al hetgeen zich op dit gebied heeft afgespeeld.

In het kader van dit alles heeft de ASV nogmaals een bericht hierover verstuurd naar DG MOVE, de heer Rolf Dieter, de heer Dimitrios Theologitis de heer Marc Vanderhaegen, en heer Paolo Bolsi, zodat zij ook op de hoogte zijn en eventueel zouden kunnen reageren.

## Persbericht motie Smaling/ de Boer

Zojuist heeft de Tweede Kamer met algemene stemmen de motie SP/VVD (Smaling/deBoer) over afschaffen van CCR ROSR-eisen aangenomen en besloten om niet weer in te gaan zetten op verdere verduurzaming en veiligheid van de binnenvaart. Dat laatste stond in de begroting van 2015.

Dat is een mooi signaal vanuit de Nederlandse politiek. Daarmee laat de politiek zien dat men snapt in welke positie de binnenvaart verkeert en dat er nu ingegrepen moet worden in deze situatie.

Helaas is het antwoord van de minister op de motie voorspelbaar en getuigt nog steeds niet van gevoel van urgentie om de diversiteit van de binnenvaartvloot te redden. De minister suggereert in haar antwoord dat het moratorium afdoende zou zijn, niets is minder waar.

De ASV kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de minister de wensen van de politiek om de binnenvaart van overbodige CCR eisen te ontdoen op haar eigen wijze invult, die geen recht doet aan datgene wat de woordvoerders binnenvaart nastreven: onzinnige eisen met grote consequenties voor de binnenvaart van tafel halen, de diversiteit van de vloot een kans geven op voortbestaan en oneerlijke concurrentie tussen binnenvaart en andere vervoersmodaliteiten (vervoer over de weg) tegengaan.

Er is geen tijd en geen geld om via omgekeerde bewijslast aan te tonen welke eisen waarom overbodig zouden zijn. Tegen de tijd dat dat voltooid is is er geen 1000 tonner meer in de vaart.

Maar deze aangenomen motie kan wel een stap op weg zijn naar het nu stop zetten van de uitvoering van de eisen om dan eens rustig te kijken welke eisen NIET overbodig zijn. Welke van al deze eisen zijn nuttig, noodzakelijk en haalbaar? Zeker gezien het rappe tempo waarin de kleinere schepen verdwijnen is dat wellicht een goed moment. Maar ook eigenaars van grotere schepen zullen opgelucht ademhalen als ze niet langer met geldverslindende onzinnige regels worden geconfronteerd die hun bestaan nog moeilijker maken dan het al is.

De ASV is heel dankbaar voor het feit de politiek werkelijk heeft willen luisteren en ook in ziet dat men hier een rol in moet spelen wil men deze waardevolle sector een kans geven. De ASV kan echter niet rusten tot het moment daar is dat de minister haar beleid zo aanpast dat de binnenvaart ook daadwerkelijk die kans krijgt. We zijn op weg, maar we zijn er nog lang niet.

## Persbericht

Oproep aan de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) CDNI.
De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), Ons Recht-Notre Droit (OR-ND) en Vrouwen in de binnenvaart in actie (Vibia) constateren dat de betrokken landen tekortschieten in de correcte, in de praktijk werkzame uitvoering van het CDNI-verdrag dat in 2009 in werking is getreden.

De binnenvaart heeft de absolute wil om te voldoen aan de doelen en regels van het verdrag, echter wordt het draagvlak minder vanwege de tekortkomingen van de CVP en de individuele landen. Er heerst in de binnenvaart onvrede over de invulling van de Uitvoeringsregelingen A,B en C van het verdrag door de individuele landen en gezamenlijk in de CVP. De persberichten van de CVP wekken daarentegen de indruk dat de betrokken landen wel tevreden zijn met de uitvoering en de binnenvaartsector vooralsnog niet op verbetering hoeft te rekenen.

De CVP heeft op 12 december a.s. een vergadering gepland staan in Strasbourg en de ASV, OR-ND en Vibia roepen, middels een brief, de Verdragsluitende Partijen op om tijdens die vergadering stappen te nemen die de binnenvaartsector tot tevredenheid kan stemmen bij de uitvoering van het CDNI-verdrag. De stappen waartoe opgeroepen worden hebben o.a. betrekking op het huisvuilabonnement in Nederland, het niet nakomen van verplichtingen door ladingontvangers, het gebrek aan inzicht in de kosten en de verhouding tussen betaalde gasolietoeslag en volume van afgegeven oliehoudend afval.

ASV, OR-ND en Vibia hopen op deze wijze te kunnen bijdragen aan waar het CDNI-verdrag de nadruk op legt; afvalpreventie, inzameling door gespecialiseerde ontvangstinrichtingen, voorkomen van illegale lozing en internationale financiering volgens het principe “de vervuiler betaalt”

## Ligplaatsenbeleid op het Merwedekanaal

Op 20 november 2014 zijn David Twigt en ondergetekende naar een overleg op het provinciehuis Zuid Holland geweest omdat we op persoonlijke titel (David) en als organisatie ASV bezwaar hebben gemaakt tegen het stringente ligplaatsenbeleid op het Merwedekanaal.

Drie man sterk inclusief een jurist wachtte ons op We hebben er heel wat uurtjes gezeten waarbij het vooral ging om de wijze van handhaven. Daar was begrip voor.
We hebben ook gevraagd om middels een aanpassing in het besluit te laten zien dat men ons tegemoet komt en dat dat meer is dan vertrouwen dat wij moeten hebben in een andere manier van handhaven.

We hebben de suggestie gedaan soepel met uitzonderingen om te gaan op de 7 X 24 uur als men kan aantonen werkelijk tot de actieve (goederen) beroepsvaart te behoren. Ook hebben wij gevraagd af te zien van de stringente regel om het hele kanaal te moeten verlaten en 7 dagen niet meer terug te mogen keren. Ook daar wil men naar kijken. Maar deze 3 mensen hebben het uiteindelijk niet voor het zeggen.

Naast een gesprek met de ASV zal er ook een gesprek plaatsvinden met de vereniging Schuttevaer
Wij hebben ook gevraagd om een onafhankelijke plek (site, mail, telefoonnummer) waar mensen hun vraag of klacht kunnen neerleggen betreffende het ligplaatsenbeleid. Ook dat werd “meegenomen”

Tot zover dit beknopte verslag

Sunniva Fluitsma

## Havengeld Rotterdam

Betreft: Zienswijze ASV m.b.t. Samenwerkingsovereenkomst Binnenhavengeld en intrekken Verordening binnenhavengeld 1995.

Geachte Raadsleden,

Wie is de ASV?
De Algemeene Schippers Vereeniging, kortweg ASV genoemd, is een sociaaleconomische organisatie zonder winstoogmerk. Het parool is: “Schippers voor schippers” en houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren.

Deze zienswijze is tot stand gekomen vanuit het lidmaatschap van de ASV in de Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR). De ASV is al zeker dertig jaar lid van deze werkgroep waarin voor de binnenvaart relevante zaken worden besproken met het Havenbedrijf Rotterdam.

Als gebruikers van het havengebied Dordrecht willen wij op drie punten uit de Samenwerkingsovereenkomst Binnenhavengeld ingaan:

Algemene zienswijze Samenwerkingsovereenkomst.
De gemaakte afspraken over de havengeldbriefjes.
Het gebruik van AIS als middel om havenbriefjes te registreren.
Aanbeveling ASV.

Algemene zienswijze Samenwerkingsovereenkomst.
Wij, als ASV, vinden het een goede zaak dat de gemeenten van Dordrecht, Papendrecht en Zwijndrecht overwegen om naast het beheer tevens het registreren, factureren en incasseren van binnenhavengeld over te dragen aan het Haven-

bedrijf Rotterdam N.V.. Het zal voor schippers een voordeel dat men terecht kan bij één aanspreekpunt aangaande het binnenhavengeld in de, voor de binnenvaart belangrijke, regio Rijnmond.

De gemaakte afspraken over de havengeldbriefjes.
Voor schepen die in de havens van Rotterdam of Dordrecht moeten laden, lossen of anderzijds, is het kunnen ligplaats nemen in Rotterdam, Dordrecht, Zwijndrecht of Papendrecht op hetzelfde havengeldbriefje een welkom besluit. De genoemde termijnen sluiten daarmee aan bij wat in Rotterdam al geruime tijd gebruikelijk is. Zoals de Samenwerkings-overeenkomst nu is geformuleerd zijn er echter ook nadelige uitwerkingen voor een grote groep schippers (waaronder een groot deel van onze leden) die wel langs Dordrecht komen, maar daar niet hoeven te laden, lossen of anderzijds.

Onze leden zijn klein zelfstandig ondernemers die naast het exploiteren van een binnenvaartschip, daar tevens op wonen. Deze combinatie van beroepsuitoefening en sociaal leven is bijzonder en vraagt om een aanpak die niet alleen rekening houdt met de economische activiteiten van het schip, maar ook met hetgeen ieder mens meemaakt in zijn leven. Met enige regelmaat moeten schippers het schip 'parkeren' voor een of meerdere dagen voor bijvoorbeeld doktersbezoek, familieaangelegenheden, kinderen ophalen/wegbrengen, kleine reparaties enz. Of gewoonweg om een aantal dagen welverdiende rust te nemen. Het kan ook zijn dat er voor het schip even geen werk is. De gemeenten van Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht zijn zich daar altijd van bewust geweest en bieden (nu nog) de mogelijkheid om voor een dag of een weekend havengeld te betalen.

Wij vinden het teleurstellend dat deze regeling door de Samenwerkingsovereenkomst gaat verdwijnen. Wij vinden de genoemde redenen (technische) door het college van B&W een onvoldoende argument om de schippers de sociale regeling van het dag- en weekendbriefje af te nemen. O.i. moeten de dag- en weekendbriefjes kunnen blijven bestaan. Het zou de van oudsher échte binnenvaartgemeenten sieren om deze mogelijkheid te behouden, mede gezien de ruim duizend schippers die hun domicilie hebben in Dordrecht, Zwijndrecht of Papendrecht en ook weleens een aantal dagen in hun 'thuishaven' willen liggen. Wij moeten echter concluderen dat het college van B&W de binnenvaart liever weert omwille van economisch belang van het Havenbedrijf Rotterdam.

Het afschaffen van de dag- en weekendbriefjes is niet alleen nadelig voor de schippers. In de gemeenten zijn eveneens veel binnenvaart gerelateerde bedrijven gevestigd die meer reistijd en –kosten zullen moeten gaan maken om een schip te bezoeken.

In de afspraken spreekt het college van B&W ervan dat sinds 2011 een sterke daling is ingezet in het aantal dag- en weekendbriefjes. Hier wordt geen achterliggende oorzaak bij gegeven. Wij kunnen ons niet voorstellen dat in 3 jaar tijd de binnenvaart qua samenstelling en behoefte dusdanig is veranderd dat de daling daarmee te verklaren is. Wij denken

Foto:Jessica vd Akker

dat de daling te wijten is aan de verminderde registratiemogelijkheden van de gemeenten in de regio sinds de overname van het beheer door het Havenbedrijf Rotterdam.

Het stoort ons dat de ASV hierin genoemd wordt als partij met wie dit in goed overleg is besproken. Ondanks dat de ASV daar belang bij heeft, is het afschaffen van de dag- en weekendbriefjes in andere overleggen besproken dan het WBR-overleg, waar alleen de andere genoemde partijen in deelnemen. De afschaffing is ons half augustus 2014 alleen ter kennisgeving meegedeeld door de regiovertegenwoordiger van BLN-Koninklijke Schuttevaer. Dat kan niet gezien worden als 'goed overleg' en vragen de raadsleden daar rekening mee te houden.

Dat de "Boodschappenregeling" , de auto-afzetplaatsen en het overnachten behouden blijven is daarentegen positief. Het is echter het minimale wat de gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht kunnen bieden gezien de ligging langs het drukste kruispunt voor de binnenvaart in Europa en dit voor vele schepen een doorgaande route is.

Het gebruik van AIS als middel om havenbriefjes te registreren.
Om een weloverwogen besluit te kunnen nemen over de Samenwerkingsovereenkomst, vinden wij, als ASV, dat de gemeenteraad goed op de hoogte dient te zijn van de ontwikkelingen omtrent het identificatiesysteem AIS, daar de tekenende partijen het systeem in de toekomst een prominente rol toekennen bij het innen van havengelden. Er is namelijk meer te vermelden over o.a. het draagvlak voor de verplichting en het functioneren van het Automatic Identification System (AIS) dan in het raadsvoorstel naar voren wordt gebracht door het college van B&W.

De ASV heeft de verplichting van AIS niet ondersteund en verwelkomd zoals de andere brancheorganisaties. De hoofdredenen hiervoor zijn:
-De veelvoud aan technische storingen in het AIS. Het verplicht stellen van een dermate onbetrouwbaar systeem door een overheid kan lijden tot een schijnveiligheid en gevaarlijke situaties.
-De privacy is (nog) onvoldoende wordt gewaarborgd. Het is nimmer de bedoeling geweest dat AIS-gegevens beschikbaar zouden zijn op publiek toegankelijke internetwebsites
De ASV onderkent wel de toegevoegde waarde dat het AIS (i.c.m. een visualiseringssysteem) als hulpmiddel bij het navigeren. De ASV ziet het systeem als een positieve aanvulling op het gebruik van radar en marifoon.
Mochten de raadsleden behoefte hebben aan meer informatie in algemene over AIS zijn wij zeer bereidt meer documenten over dit onderwerp toe te sturen.

Specifiek aangaande de Samenwerkingsovereenkomst is een cruciaal punt niet meegenomen, niet in de overeenkomst noch in het raadsvoorstel. Anders dan het college van B&W doet voorkomen, is het niet mogelijk een registratiesysteem voor binnenhavengeld in te voeren dat alleen gebruik maakt van door AIS-transponders uitgezonden gegevens. De eigenaar van de transponder zal daarvoor toestemming moeten verlenen voor het gebruik van zijn gegevens voor de registratie van binnenhavengeld. Veel eigenaren zullen deze toestemming niet gaan verlenen en zal het nog niet zo lang geleden ingevoerde systeem van internetaanmelding moeten blijven bestaan, dan wel vervangen worden door een ander systeem dat geen gebruik maakt van AIS-gegevens.

Wij zijn van mening dat AIS niet bedoeld en niet geschikt is voor het registreren van havengeld. Het primaire doel van AIS is het zijn van een hulpmiddel bij de navigatie en communicatie, het registreren van havengeld daarentegen is een commerciële activiteit waarvoor de ASV het gebruik van AIS onwenselijk acht. De raad dient tevens in ogenschouw te nemen dat AIS nergens ter wereld met dit doel gebruikt wordt en in Rotterdam slechts sprake is van een klein proefproject met een gering aantal schepen.

**Aanbeveling ASV.**
Met al het bovenstaande in overweging te hebben genomen willen wij de gemeenteraad van Dordrecht adviseren de Samenwerkingsovereenkomst, zoals die nu voorlegt, niet aan te nemen. Dit advies doen wij in het belang van onze leden, de binnenvaartschippers in het algemeen en het imago van Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht als échte binnenvaartgemeenten.

Foto Esther Lubbers

Hoogachtend,

Namens de Algemeene Schippers Vereeniging,

Ron Breedveld
Vicevoorzitter ASV

## Ontwikkelingen in Frankrijk

Voor een wat breder zicht op de ontwikkelingen in Frankrijk, hieronder en als bijlage de vertaling door Jos Evens van de laatste nieuwsbrief van La Glissoire:

Cap à l'Amont,
N° 011
Le 25 Octobre 2014

21 oktober: terugkeer naar de essentie van het RPP?

Deze dinsdag, 21 oktober, werd in Parijs (hoofdkantoor van VNF) de eerste bijeenkomst gehouden voor de herziening van de nieuwe RPP...
Andere vergaderingen, binnen zes maanden, moeten nog worden gepland om te bereiken, dat de ware afmetingen van de werken worden vermeld in de teksten: wat is de reden waarvoor dit inhoudelijke werk niet onmiddellijk gemaakt is in het kader van de actualisering van de verordeningen?

Op het eerste gezicht zou men kunnen denken, dat dit slordige werk alleen de kleine kanalen betreft, met het opnieuw opnemen van de oude onjuistheden over de lengte, meestal vermeld als 38 m 50, terwijl langere schepen al vele generaties erdoor varen. Maar bij nauwkeurigere beschouwing verschijnen enkele pareltjes buiten de kleine vaarwegen, die het totale gebrek aan discipline van de diensten bij de beoordeling weerspiegelen.

Om er maar een te benoemen, de Yonne, waar de sluis van Port Renard werd verbreed om toegang te verlenen voor schepen van 10 m. breed tot aan de containerhaven van Gron, is in het nieuwe RPP vermeld gebleven tot 8 m.!
Dus met andere woorden: verboden voor bredere schepen!!! Grote uitgaven voor niets?

En het zijn niet alleen de afmetingen van de kunstwerken, die een probleem zijn:
-de verplichting tot AIS is nu een religie bij VNF, die weigerden om de stem van de schippers te horen, die keer op keer vertellen, dat het systeem niet betrouwbaar is en een hulpmiddel voor navigatie blijven moet; schippers, die ook zeggen, dat ze met hun gezinnen op hun schip leven en het is onaanvaardbaar dat ze voortdurend worden gevolgd door de hele wereld door technieken, ingevoerd om de positie van de schepen te bepalen: het is een schending van de persoonlijke levenssfeer!
-De invoering van de zwemvestplicht toont dezelfde uitgesproken koppigheid, terwijl we weten dat het ding hinderlijk is, wat aanleiding kan geven tot verlies van evenwicht en ongevallen in bepaalde omstandigheden, wanneer men moet werken met weinig ruimte.

De 'wijsheid' van VNF gaat niet zover, dat naar de stem van deskundigen geluisterd wordt, die worden beschouwd als grote onverantwoordelijken en niet in staat om de momenten te herkennen, waar het dragen van een zwemvest nodig is of gevaarlijk!

Kortom, het antwoord op deze punten was NJET! .. .en reken maar op een PV in geval van niet-dragen van het zwemvest of als uw AIS defect of buiten dienst is.

Voor wat La Glissoire betreft, werd gevraagd om 3 essentiële dingen in afwachting van een herwaardering van de RPP:
1 - Een zwart op wit verklaring, dat zal er geen sanctie tegen schippers zal worden getroffen of het schip tegen gehouden wordt, omdat de afmeting van het schip is groter dan die, vermeld in het RPP: dat wordt toegestaan, dat elk schip overal kan blijven varen, waar het al eerder geweest is.

Antwoord: dit is tegenwoordig de werkwijze (verantwoordelijkheid) van de ondernemingen. (zie pagina 3: gevaar!)

2 - Dat VNF en het Ministerie duidelijk overeenkomen, dat in het geval van reparatie of vernieuwing in alle gevallen de afmetingen van onze waterwegen (lengte, breedte, hoogte van kunstwerken en diepte van kanalen) gehandhaafd blijven.

Antwoord: We zullen doen wat we kunnen met de middelen die wij krijgen (dat wil zeggen, onaangename verrassingen niet uitgesloten)

3 - dat de werkzaamheden van het herschrijven van de nieuwe RPP vanaf nu worden ingepland om de teksten te vertalen naar de realiteit van de mogelijkheden van onze waterwegen:

Antwoord:
A - we zullen een tussentijdse voorlopige mededeling aan de scheepvaart publiceren, waarin wordt aangegeven dat de

lengte van hun vaartuig 39 m 50 en breedte 5 m 10 zal mogen zijn.
B - We gaan de vaartuigen vaststellen, die grotere afmetingen hebben en hen vragen naar de precieze plaatsen, waar zij moeilijkheden ondervinden bij passage en vervolgens het geval per geval behandelen.

OPROEP SCHIPPERS:
Als uw schip meer dan 39 m 50 of meer dan 5 m 10 is: Neem contact op met ons (syndicat.laglissoire@gmail.com) om precies de plaatsen aan te geven, waar u moeilijkheden had (boot klem in de breedte, of gedwongen om de ankers weg te nemen, of enige andere probleem...).
Vertel ons zo gedetailleerd mogelijk de datum en vaar-omstandigheden (geladen of leeg, geballast of niet, normaal water of droogte of vloedregime?).

Foto: Liesbeth de Jonge

Maak je geen zorgen, wij citeren in geen geval de naam van de schepen.
Het gaat erom, de knelpunten vast te stellen, om daarna te bepalen, wat de mogelijkheden zijn.
Er is alleen uw ervaring die ons kan helpen: VNF benadrukt, te willen werken in deze richting, aan u te vertellen, waar de problemen zijn.
We hebben al een lijst van specifieke sluizen, die heel krap zijn voor schepen van 5 m 10: dankzij de schippers die ons info gestuurd hebben en al degenen die dit zullen blijven doen.

Trieste realiteit van onze waterwegen:
VNF is de beheerder van de budget-ellende:
Wanneer men de zaak nauwkeurig bekijkt, is het geknoei in het RPP-dossier slechts het zichtbare topje van de ijsberg: in feite zijn we getuige van wat heftig de voorbereiding is van een algemeen failliet van het vervoer over water in ons land:

Omringd door volslagen onverschilligheid zien we een verontrustende ontwikkeling plaatsvinden :
- Dichtgeslibde kanalen en beperking van de toegestane diepgang (laatste nieuws, Dombasle-Arques, geladen met soda op 1 m 60, omdat je er met 1 m 80 niet meer doorkomt: = 30 of 35 ton verlies)
- Onderbroken trajecten: Zoals Nancy/Straatsburg was, gedurende 11 maanden in 2013/2014 en sinds het laatste "probleempje" van juni 2014 weer kan worden: is er nu sprake van fouten, nalatigheid, vandalisme of sabotage?

-Provocerende bepalingen en zonder echte motivering:
- Het verkleinen van de mogelijkheden van waterwegen in het geheel (voorbeeld van "veiligheidsmarge" onder bruggen, welk een vermindering van de toegestane hoogte van vaartuigen inhoudt)
- Het verkeerd behandelen, belachelijk maken of lastig vallen van de schipper en zijn familie (onder permanente toezicht plaatsen met AIS, verplicht dragen van het zwemvest...)
- Het ontheffen van de beheerder van zijn verantwoordelijkheden
- (voorbeeld: het annuleren van de toegestane diepgang, vervangen door het begrip "inzinking" zonder begripsbepaling in het reglement van de "pied de pilote", de veiligheidsmarge: dat is handig en de schipper zal altijd verantwoordelijk zijn.)

- Automatisering of bediening op afstand: bezuinigen ten koste van de betrouwbaarheid, veiligheid en continuïteit en vaak gepaard met vermindering van openings-uren, onbegrijpelijk op de kleine vaarwegen:
- automatiseringssystemen die moeten stoppen om 12.00 u. (waarschijnlijk voor lunch en op krachten komen!).
- De wil, om op sommige routes continue-bediening in te stellen, gepresenteerd als hoogtepunt van vooruitgang, zonder ligplaatsen te garanderen en zonder zich zorgen te maken over wat dit betekent aan verslechtering van levenskwaliteit en de gezondheid van exploitanten, reeds overgeëxploiteerd.

Vreemd genoeg, als het gaat om verbetering, is er niemand meer thuis:
- De herziening van de standaard contracten is sinds 2010 tot stilstand gekomen en de invoering van het regelgevende gedeelte in de ijskast sinds 2012.
- De overheid blijft de verladers daarmee toestaan, te volharden in het misbruik van hun dominante positie en de niet-naleving van handelsregels.

Laatste nieuws:

Mijnheer Papinutti,
Heden ontvingen we, via derden, de kennisgeving aan de binnenvaart over de toleranties betreffende scheepsafmetingen, zoals verderop vermeld.

Eens temeer moet worden vastgesteld, dat de beroepsvereniging "La Glissoire" geen deel uitmaakt van de verzendlijst van het merendeel van de VNF-diensten.

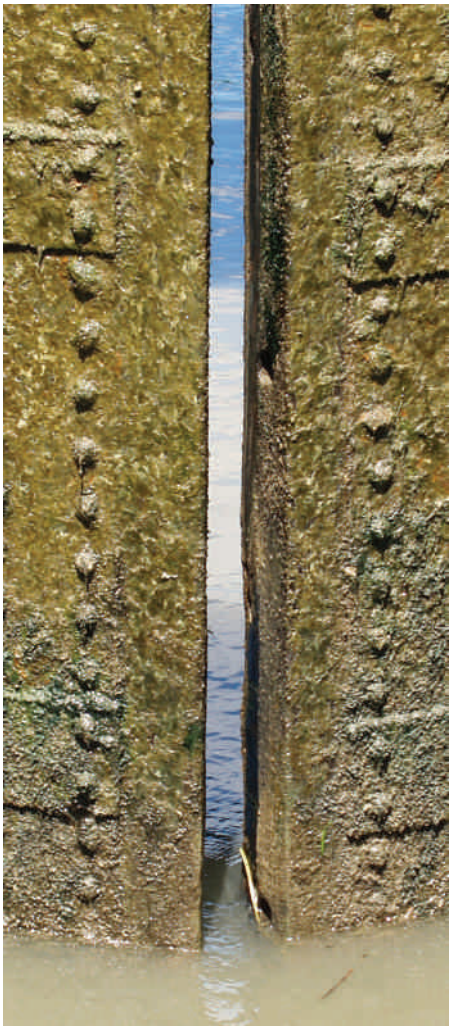
Betreffende de inhoud van dit bericht, is het in tegenspraak met de verplichtingen die u bent aangegaan tijdens de vergadering van 21 oktober aangaande het instellen van een overgangsbepaling voor een periode van 6 maanden, de tijd, door u zelf noodzakelijk geacht voor onderzoek van de afzonderlijke punten.

Deze mededeling laat de dreiging van sancties open (mogelijk stillegging), tegen exploitanten van bovenmaatse (boven de toegestane overschrijding) schepen, die geen speciale vervoervergunning (AST) hebben: dit is in tegenspraak met alle gedane toezeggingen over de handhaving van de in de oude RPP bestaande en in de huidige RPP overgenomen en aan de onnauwkeurigheid van de maatgevingen te wijten toleranties. Deze mededeling vermeldt ook niet de werkzaamheden van een doeltreffende vaststelling van problemen, wat tijdens de bijeenkomst van 21 oktober is overeengekomen.

Wij herhalen ons verzoek, dat elke boete uitgesloten zal worden, totdat de verbeterde versies van de RPP zullen zijn afgerond, dat instructies zullen worden gegeven aan de politie om op te treden op een educatieve en niet-dwingende manier en dat een verbintenis wordt aangegaan, de afmetingen van kunstwerken niet te verkleinen bij onderhoud of renovatie.

De secretaris van la Glissoire,
Jacques DELHAY

Syndicat professionnel
De la Batellerie Artisanale
BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE
syndicat.laglissoire@gmail.com



## Franse vaarwegen. (vervolg)

Van Ons Recht-Notre Droit ontving de ASV deze reactie vanuit Frankrijk op de bezwaren die Ons Recht-Notre Droit heeft aangetekend tegen het tegen het per 1 september van kracht geworden Algemene binnenvaartpolitiereglement (RGP) als tegen meerdere Bijzondere Politiereglementen (RPP). Zie voor meer info de ASV nieuwsbrief van oktober 2014.Het bezwaarschricht van Ons Recht-Notre Droit was nagenoeg gelijk aan die van de ASV, echter had de ASV het bezwaarschrift verstuurd naar de verschillende regio's in Frankrijk en Ons Recht-Notre Droit naar het ministerie in Parijs, waar onderstaande reactie op kwam.

Geachte voorzitter,

U hebt de aandacht van Mevr. Ségolène Royal, Minister van Milieu, Duurzame ontwikkeling en Energie willen vestigen op uw verzoek tot herziening van het bijzonder politiereglement, van toepassing op de Franse bevaarbare waterwegen.

De minister heeft goed nota genomen van de door u ondernomen stappen.

Zij heeft mij opdracht gegeven, uw tussenkomst onder de aandacht te brengen bij het kabinet van Dhr. Alain Vidalis, staatssecretaris van Transport, Zee en Visserij, die u overigens via een andere weg al
benaderd hebt.

U mag er verzekerd van zijn, mijnheer de voorzitter, dat dit alle aandacht zal krijgen, die het verdient.

hoogachtend,

Foto: Rob Dirksen

## Piushaven Ahoi

Op zondag 14 sept jl. werd er door “Stichting Tilburg te Water” een nautisch evenement georganiseerd: Piushaven Ahoi.

Wij waren hier al een aantal maanden geleden voor uitgenodigd met ons schip de “Stapper”. Het evenement stond in het teken van mobiel erfgoed. Als schipper is het, zoals iedereen wel weet, lastig om toe te zeggen dat je bij zo’n evenement aanwezig zult zijn met je schip want misschien ben je onderweg, moet er geladen worden of lig je ergens in Frankrijk.

Maar niets van dit alles. Op zaterdag de 13e togen we naar Tilburg en werden we daar met open armen ontvangen. Er was een prachtig plekje voor ons gereserveerd.

De haven lag al aardig vol met o.a. prachtige historische sleepboten, klippers en tjalken. Wij waren het enige (historische 1955) schip dat nog vracht vervoert

De volgende dag werd om 11 uur het startsignaal gegeven en stroomde de omgeving van de Piushaven al gauw vol met bezoekers. Er waren demonstraties met oude voertuigen, laad- en losdemonstraties van historische schepen, scheepsgerelateerde ambachten, volle terrassen natuurlijk en noem het maar op.

Mensen waren aangenaam verrast toen ze bij ons de loopplank uit zagen liggen. Het publiek werd op het roefdak ontvangen waar we wat informatie over het kleine schip hadden (flyers ASV) en waar ze een power point presentatie konden bekijken met foto’s van ons vaargebied, het laden en lossen, sluizen en kanalen in Frankrijk enz. Ze konden rondom de roef lopen en eens naar binnen kijken om een indruk te krijgen van het leven aan boord. Verder mochten ze een kijkje nemen in de stuurhut en hadden we het achterste laadruim open gelegd.

Er was veel interesse: Wat laden jullie zoal? Hoeveel kan dit schip laden? Wat is het vaargebied? Hoe kun je nu varen zonder stuur? En “wat een groot schip”. Men kon zich maar moeilijk voorstellen dat dit het kleinste vrachtschip was.

Er ontstonden leuke geanimeerde gesprekken en ondertussen werd het drukker en drukker. Op een gegeven moment stond het publiek braaf in de rij te wachten onderaan de loopplank. Een klein groepje begon door het gangboord naar voren te lopen keek eens even in het vooronder en kwam langs de andere kant weer terug. “Als er één schaap over de dam is volgen er meer”. Dus zo bleef het de rest van de middag gaan. We hadden het zó druk met de mensen te woord te staan dat we het maar lieten gebeuren. Gelukkig is er niemand te water gegaan.

Het evenement duurde tot 5 uur en om half 7 hadden we de laatste mensen aan boord. Honderden mensen hadden we aan boord gehad en het duizelde ons helemaal. Maar het was zeker de moeite waard.We hebben zo de kans gekregen om op een positieve manier “het kleine schip” onder de aandacht te brengen.
Voor ons was het een zeer geslaagd evenement.

Willem en Corrie
m.s. “Stapper”

Foto: Rob Dirksen

# Verstuurd aan Tweede Kamerleden november 2014

Geachte woordvoerder Binnenvaart

De afgelopen jaren hebben we vaker de mogelijkheid gehad om met diverse leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu van gedachten te wisselen over zaken die de binnenvaart aangaan. De ASV heeft het bijzonder op prijs gesteld om deze kans te krijgen en we zouden graag weer in de gelegenheid gesteld worden met u te overleggen over onderwerpen die de binnenvaart aan gaan.

De ASV is een snel groeiende sociaal economische organisatie waarbij het bestuur uit schippers bestaat uit de diverse geledingen van de (drogelading) binnenvaart. Dat zorgt ervoor dat degene met wie u spreekt altijd uit eerste hand informatie heeft over het reilen en zeilen in deze sector.

Op 4 december aanstaande kunnen er vragen over de binnenvaart ingediend worden. Wij zouden het erg op prijs stellen als we met u daar op voorhand over kunnen spreken zodat wij als schippersorganisatie u op de hoogte kunnen brengen van de laatste ontwikkelingen en inzicht zullen proberen te geven over datgene wat leeft in de binnenvaart. We zouden het bijzonder op prijs stellen als u ons in de gelegenheid zou willen stellen een aantal van de hieronder genoemde zaken te bespreken.

Onze aandacht gaat vooral uit naar:

De CCR.
- wat heeft het zwartboek CCR opgeleverd?
- Heeft de aangenomen motie het gewenste effect?

Wat kan de politiek doen om:
- De binnenvaart te behoeden voor het nog meer aantasten van de diversiteit van de vloot door regelgeving die op een koude sanering uitdraait voor vooral kleinere schepen?
- Ervoor te zorgen dat deze sector niet onevenredig zware kosten heeft t.o.v. haar concurrenten vervoer over weg en spoor?

De marktwerking in de binnenvaart. Of het falen daarvan.
Oorzaken maar vooral:
- Welke maatregelen kunnen er genomen worden om de economische situatie in de binnenvaart te verbeteren?
- Wat gebeurt er in Belgie?
- Hoe zit het met de verdeling van de marktmacht in de binnenvaartsector, en eventueel: hoe valt de positie van de particuliere ondernemer te versterken?
- Waarom willen wij markttransparantie, en eventueel: hoe kunnen we dat bereiken?

Het CDNI akkoord:
1. Waarom is er zoveel weerstand tegen de wijze waarop de minister ermee om gaat
2. Hoe kan men de problemen die ontstaan op deel B “de ladingresten” oplossen?
3. Welke problemen levert deel A op; duur en log systeem en
4. Wat gebeurt er met de opgebouwde reserves?

Hoe kan het beter? Wat stelt de ASV voor?
Onderhoud vaarwegen en (bemensing) kunstwerken m.b.t. de vaarwegen
- Welke ontwikkelingen zien wij in de afgelopen periode?
- Hoe zit het met veiligheid voor de gebruikers van de vaarwegen?
- Hoe wordt de concurrentiepositie van de schippers aangetast door steeds beperkter gebruik kunnen maken van de vaarwegen (en sluizen, en bruggen etc.) wat is de verhouding tussen de bestedingen van de minister en de vervoerde ton/km verhouding?

Hoe kan het beter?
Misschien heeft u zelf specifieke onderwerpen waar u het over wilt hebben, dan zouden we dat graag horen zodat we ons goed voor kunnen bereiden en u van optimale informatie kunnen voorzien. Misschien wilt u het over bepaalde onderwerpen nu juist niet hebben, dan horen wij dat graag en zullen daar rekening mee houden.

Wij hopen snel van u te mogen horen welke mogelijkheden er zijn om in gesprek te gaan,
Met vriendelijke groet,

Naar aanleiding van dit schrijven heeft de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu de ASV uitgenodigd voor een gesprek op 3 december waarbij tevens de gelegenheid was om een presentatie te houden van circa. 30 minuten. Helaas waren er onvoldoende leden van de commissie beschikbaar om het gesprek aan te gaan. Wel is de presentatie toegezonden en zullen er gesprekken plaats gaan vinden met verschillende Tweede Kamerleden.

# FLITSLAMPJES

## Naming and Shaming

Bevrachtingsvoorwaarden van een bekend Antwerps (ex-samenwerkingsverband) bevrachtingskantoor: het CBO

In de kleine lettertjes van het cognossement de tekst:
“Indien WEGENS ZIEKTE OF ONGEVAL of niet zeewaardigheid van het schip, na datum van sluiting van de overeenkomst, de vervoersondernemer niet in de mogelijkheid is, het transport uit te voeren, dient hij voor eigen rekening en op eigen kosten tijdig in vervanging te voorzien”.

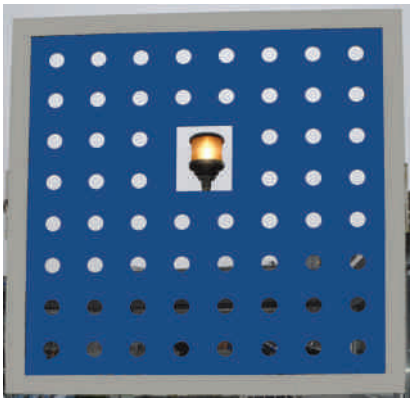
“Wegens ziekte of ongeval” is een toevoeging op de chartervoorwaarden, waarvan de kleine lettertjes al meer zijn als de op de reis van toepassing zijnde afspraken.

Afgezien daarvan is die bewuste toevoeging buiten alle redelijkheid en daarmee voor eens en voor altijd onaanvaardbaar.
Daarnaast vindt het transport plaats onder “CMNI-voorwaarden”.
Verstandig, te vermelden, conform het IVR-advies: CMNI-vrachtbrief onderdeel 6: Aansprakelijkheid van de vervoerder uitgesloten betreffende art 25, sub 2a (nautische fout).

Volgens onze zusterorganisatie Ons Recht zou het CBO deze teksten niet meer gebruiken, maar bij leden van de ASV stond het toch nog op de charter.

“Indien WEGENS ZIEKTE OF ONGEVAL of niet zeewaardigheid van het schip, na datum van sluiting van de overeenkomst, de vervoersondernemer niet in de mogelijkheid is, het transport uit te voeren, dient hij voor eigen rekening en op eigen kosten tijdig in vervanging te voorzien”.

Wie bedenkt dit soort teksten die ongeacht drama en narigheid (ongeval of ziekte) de schipper verantwoordelijk stelt bij een duidelijk geval van force majeur?



## Snelheidslimiet Rotterdam

Vanaf 1 oktober 2014 geldt op een deel van de Nieuwe Maas en een deel van het Hartelkanaal een dynamische maximale snelheid voor de binnenvaart van 13 kilometer per uur. Door de aanleg van Maasvlakte 2 en de daardoor toenemende goederenstromen, hebben het Rijk, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam een aantal afspraken gemaakt die er voor zorgt dat de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied niet verslechterd. De voorlopige einddatum van de snelheidsbeperking staat op 1 januari 2025. (bron: Havenbedrijf Rotterdam).

Voor meer informatie; http://www.portofrotterdam.com/nl/Scheepvaart/binnenvaart/Pages/vaarsnelheid.aspx

## Veel gestelde vragen SAV

Op onze website www.algemeeneschippersvereeniging.nl hebben wij een document geplaatst, genaamd “VEELGESTELDE VRAGEN SAV”, waarin 40 veelgestelde vragen, met antwoorden van Rijkswaterstaat, zijn opgenomen aangaande het Scheepsafvalstoffenverdrag deel B – afval van lading. Neem een kijkje en wellicht zit de vragen of vragen die u heeft er ook wel tussen. Het bestuur.

## Enthousiaste binnenvaartschippers gezocht

*Binnenvaartcruises gooit deze winter haar lijnen los!*

BINNENVAART CRUISES.NL

Voor de start van onze reisorganisatie zijn wij op zoek naar schippers van binnenvaartschepen en sleepboten die het leuk vinden om behalve met vracht ook regelmatig met gasten onderweg te zijn.

Beschikt u over goede contactuele eigenschappen , hebt u passende accommodatie aan boord en kunt u behalve als kapitein ook als gastheer/vrouw optreden , vind u het geen probleem de stuurhut met gasten te delen en ze enkele dagen een blik in de binnenvaart te geven, dan werken wij graag met u samen.
De gezelligheid van het runnen van een B&B aan boord van uw eigen schip.
Behalve in Nederland gaan wij ook actief via advertenties en beurzen gasten werven in Duitsland.
Onze website is op dit moment nog voorzien van demo schepen en daarom nog niet actief.
Wij kunnen u echter wel een link toesturen.

Binnenvaartcruises bemiddelt in reizen aan boord van vrachtschepen en sleepboten in de binnenvaart, een uniek concept . Spreekt dit concept ook u aan, neemt u dan gerust contact met ons op .Wij informeren u graag over onze samenwerkings voorwaarden.

Met vriendelijke groet,
Alex Mutsaars

*Binnenvaartcruises brengt tourisme en vrachtvaart samen.*
*De mooiste vorm van promotie voor transport over “ the blue road “ .*

Binnenvaartcruises.
Kvk nr 6119594

Contactgegevens:
Molenstraat 93
5014 nc Tilburg
tel 013-5427686 / 06-20466471
E-mail info@binnenvaartcruises.nl

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
+31653190495
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

# 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

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

# 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

## Reunie Schippersinternaat Prinses Irene

*De ASV heeft een warm hart voor de sociale kant van de binnenvaart daarom sponsoren wij de reunie van het Schippersinternaat Prinses Irene dmv deze advertentie .*

De “kogel is door de kerk”, Benjamin Lubbers en Mieke Fontijn hebben definitieve plannen gemaakt voor de reünie. De reunie is in de eerste plaats bedoeld voor iedereen , in de ruimste zin van het woord, die als pupil of personeel in elke periode op elke dependance op het Irene internaat heeft gewoond of gewerkt of anderszins een band heeft met het Irene internaat.

De reünie gaat er als volgt uitzien :

- 6 juni 2015 van 15.00 uur tot 23.00 uur.
- Dagdeel 1 van 15 uur tot 18 uur, diner van 18 tot 19 uur, dagdeel 3 van 19 tot 23 uur
- Op de SS Rotterdam te Rotterdam kop van de Maashaven
- Prijsindicatie 27,50 pp nader te bepalen (hoe meer mensen komen hoe lager de prijs)
- Buffet 35,00 pp te reserveren
- 50 hotelkamers zijn nu voor ons gereserveerd (releasesysteem) voor wie hier ook wil overnachten.
- Er word een tour op de SS Rotterdam georganiseerd om 15.00, 16.00, 20.00 en 21.00 met een speciaal daar voor aangewezen gids (zie website SS Rotterdam)
- Inschrijvingen dienen zo spoedig mogelijk plaats te vinden, het liefste voor 1 februari 2015.

NB. als er behoefte aan is kan men ook met een introducee bv. partner komen, deze betaald natuurlijk ook dezelfde prijs. Je kunt je opgeven met of zonder deelname buffet. Je bent officieel ingeschreven na betaling!!!!!

Voor meer invormatie verwijzen wij u naar: http://reunieprinsesirene.nl

## EOC NIEUWS

Geachte heer, mevrouw,

Afgelopen donderdag hebben wij een nieuwsbericht geplaatst op onze website betreffende inspecties van schepen. Wij willen u hier graag op wijzen aangezien deze informatie wellicht ook interessant is voor uw leden.

Het nieuwsbericht is te vinden op onze website www.eoc.nl <http://www.eoc.nl> onder Beroepsvaart – Nieuws en Media – Laatste nieuws.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Van de website EOC

Veel eigenaren van met name motorvrachtschepen hebben er voor gekozen hun schip dit jaar vervroegd ter inspectie aan te bieden om een certificaat van onderzoek te laten verlengen. Hierdoor bestaat de mogelijkheid om de overgangsbepalingen die in 2015 vervallen zo lang mogelijk voor zich uit te schuiven. Ook is er hoop bij scheepseigenaren dat (sommige) van deze bepalingen in de toekomst geschrapt worden door de CCR.

EOC expertise is recent door IL&T geïnformeerd dat enkel keuren in 2014 niet voldoende is om niet aan de eisen van 2015 te hoeven te voldoen. IL&T stelt dat alle inspecties, inclusief de nacontrole in 2014 moeten zijn uitgevoerd. Dit betekent voor de eigenaren die hun schip al hebben laten inspecteren dat alle bij de inspectie geconstateerde afwijkingen in 2014 opgelost dienen te zijn. Tevens moet u de expert aan boord hebben gehad voor de nacontrole. Gebeurt dit niet dan loopt het inspectietraject door in 2015 en dient uw schip alsnog aan alle eisen van 2015 te voldoen.

Wij adviseren u dan ook alles nog dit jaar af te ronden. Lukt dit voor een enkel reparatie-item niet, bijvoorbeeld voor het laten maken van nieuwe schema’s van uw stuurwerk, dan kunt u contact opnemen met EOC expertise of de instantie die uw schip gekeurd heeft. Zij kunnen dan samen met u op zoek gaan naar een mogelijke oplossing.

Indien u vragen heeft kun u EOC Expertise B.V. bereiken op telefoonnummer 088-6699400 of info@eoxexpertise.nl

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

Penningmeester: Roel Boermann,
E-mail: rboerman@shipmail.nl
Tel. +31 653 198716

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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