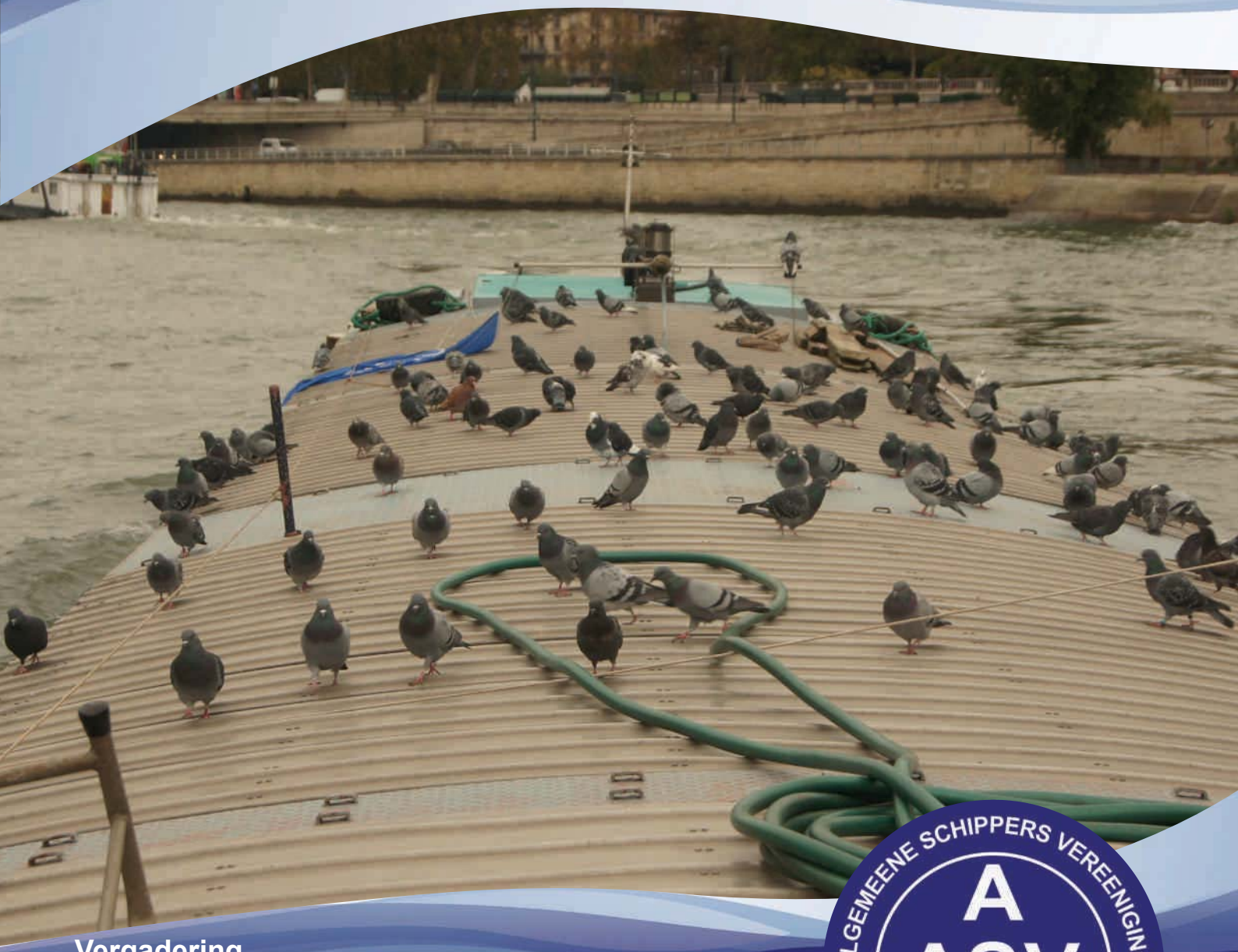
ASV Nieuwsbrief

April 2017



Vergadering
Boetebeleid
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

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

Redactie
Hendrik Bijnsdorp
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Foto voorpagina:Sunniva Fluitsma

INHOUD

Voorwoord
4 Impressie vooruitzichten Binnenvaart

Ledenvergadering
5 Rede morgendeel
7 ASV Jaarverslag 2016
8 Verslag vergadering
13 Rede middagdeel

ILT
14 Verslag Strategisch Brancheoverleg ILT 15 maart 2017
19 Oproep opstellen Zwartboek boetebeleid binnenvaart
21 Petitie Stop klopjacht op binnenvaart

Huisvuil
21 Over en uit
22 Amsterdam - Proef gratis afvalinzamelpunt

AGORA
24 Motie AGORA aangenomen

Nautisch
26 Wijziging scheepsdiepgang op het Noordhollandsch Kanaal
28 Kort verslag route overleg Noord Holland
28 Verslag Bijeenkomst Werkzaamheden Zutphen

Lezers aan het woord
29 Brief van een van onze leden

Milieu
30 Vergroenen
31 Start proef duurzame technieken binnenvaart

Politiek
32 Maritieme Werkconferentie

Overige
34 Nieuwe keuringsinstantie voor de binnenvaart
34 De binnenvaart krijgt eindelijk een wet- en regelgeving website
34 Ongeval sluis Don - Frankrijk
36 Risico-informatieblad - Legionella

Flitslampjes
38 Wat gebeurt er met geld van geïnde boetes?
38 Op Eenvandaag
38 2016: in geen enkel kwartaal omzetgroei
39 Nieuw bedieningspersoneel Noord Holland
39 Rotterdam
39 Teken de petitie!
39 Gratis drinkwater voor de binnenvaart in Amsterdam

TEKEN DE PETITIE AANGAANDE HET BOETEBELEID
https://stopklopjachtopbinnenvaart.petities.nl/

Impressie vooruitzichten Binnenvaart door Esther Lubbers

Ik zag dat onze mevrouw Daniela Rosca (DGMove) en “maar ook Bruno Georges (CCR)” voor de Europese binnenvaart zich als topbestuurder presenteerden.

Ik heb me daar ook zo enorm aan zitten ergeren, niks niet complimenten aan de binnenvaart dat we zoveel tonnen vervoeren, dat B.V. Europa anders helemaal stil staat op de (snel)wegen, maar tegelijkertijd wel zeggen dat wij niet zouden begrijpen wat een klant van ons wil. We moeten digitaliseren maar met welk doel? Samenwerken of bedoelen ze dan ja-knikkers die blij zijn bij elke ingevoerde (non)maatregel? Innoveren om het innoveren??? Vergroenen, maar heb het niet over terugverdienen!!! En wij moeten, moeten en moeten steeds meer! Een beetje waardering was fijn geweest voor een sector die ondanks de crisis, en onder kostprijs werkend, domweg doorgaat met het veiligste het schoonst vervoeren van heel veel tonnen!

Rosca
De traditionele binnenvaart zal volgens hen verdwijnen, dat is onontkoombaar.

Wie bepaalt dat? Kunnen ze koffiedik kijken? In de crisis werd toch echt het personeel grotendeels ontslagen. Wel wenst men geen diversiteit in de vloot, dat gaat inderdaad in de toekomst anders worden! Enkel grote vaarwegen kunnen dan bediend worden, of dat een verrijking van de EU is? Een grote gemiste kans eerder!

Rosca;
Volgens de traditie zijn dingen altijd op een bepaalde manier gegaan, maar we zijn ook in een moderne wereld beland met nieuwe businessmodellen.

De traditie heeft vele zaken op een natuurlijke manier geselecteerd, er zijn o.a. geen slepen meer, de vele beloofde Neokemps die gebouwd zouden worden in het bedachte concept, ondanks de geweldige promotie, bleek in praktijk tegen te vallen en dus onrendabel en meerdere keren failliet gegaan. Gelukkig zijn er maar een paar gebouwd.
En mevrouw Rosca kan met geld smijten naar schepen die in treintjes varen en watertruck, vol inzetten op onbemand varen, maar het zal net zo’n succes blijken als Neokemps en Zulu’s. Ondanks de promotie en het dwingen, omdat een schip als handigste en betrouwbaarste en rendabelste met al haar diverse maten uit de evolutie kwam. Wie wordt er verantwoordelijk gesteld voor de miljoenen die naar dit soort projecten gaan??? Niemand, dus doen ze het zo!

Dan het on(der)bemande varen waar deze hoogopgeleiden en onze overheid zo hoog op inzetten, als de techniek er al was wie komt het schip open leggen, de boel onderhouden, schoonmaken, zaken repareren, ingrijpen als het fout gaat omdat door een windvlaag er iets dreigt stuk te gaan???? En dan nog in weer en wind, met of zonder stroming, vloedregime, sluizen varen dus touwtjes vast maken??? Ja de overheid denkt aan een flexibele werknemer gebracht door een autootje, even werken zonder voorzieningen, klaar autootje komt weer en hup naar het volgende...wij weten wel beter!

Maar mijn vraag is, is dat aan onze overheid? Waarom denken deze mensen het beter te weten, als er echt een goed idee is, wordt het heus door de ondernemer in de binnenvaart toegepast!

Pak een foto uit de jaren 70 je ziet houten luiken op ieder schip pak een foto jaren 80 radar en ijzeren/aluminium luiken op ieder schip jaren 90 iedereen trimvullingen en hoge dennen, 2000 vele nieuw schepen met name schepen van 110 meter en koppelverbanden: velen varen met automatische piloot en andere nautische hulpmiddelen. Dus s.v.p. niet zo denigrerend alsof we als binnenvaart nog in de middeleeuwen bezig zijn en als kleuters behandeld moeten worden! Ik ben echt beledigd door deze mensen!
We hebben gezien waar nieuwe manieren van rekenen op uit komen: vele faillissementen. Je kan rekenen tot je een ons weegt maar de som verdiensten/kosten blijft altijd hetzelfde! Je moet genoeg overhouden om te vergroenen en te blijven investeren en om niet failliet te gaan!!!

Betrouwbaarheid
De veranderingen bieden perspectieven voor harmonisering en samenwerking, zei de nieuwe secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), Bruno Georges.
Duurzaamheid, betrouwbaarheid, digitalisering en veiligheid zijn allemaal zaken die in de toekomst nog belangrijker worden.
Het is tijd dat men eens opsomt wat ze zelf kunnen inbrengen voor een betere binnenvaart- wereld in plaats van tegen ons aan schoppen! Goede veilige ligplaatsen, werkelijke stimuleren van modal shift, onderhoud vaarwegen! Vergroening in heel de keten, en met eerlijke metingen, betaald door de verlader middels vrachtprijs. En neem ondernemers eens serieus, koeieneer ons niet zo!!!

REDE ochtenddeel voorjaarsvergadering 2017

Ja, er waren weer verkiezingen. Zoveel beloftes werden weer gedaan. En ik zag kranten en andere brancheorganisaties juichen over het feit dat de binnenvaart in zoveel verkiezingsprogramma's voorkwam. En jawel hoor iedereen had wel een mooi warm bericht over de binnenvaart. Maar waar was de werkelijke inhoud? Wie durfde het echt over de kern van de problemen te hebben? Wie durfde de binnenvaart weer perspectief te geven?

Waar waren de standpunten over CCR-regelgeving die een essentieel deel van de binnenvaart de nek omdraait? Waarom werden er niet keiharde woorden geuit over het feit dat de minister de aangenomen moties om kleinere schepen te vrijwaren van die onmogelijke CCR-regelgeving niet uitvoert? Waarom werd er niet gezegd: als we de filedruk willen verminderen dan moeten we de binnenvaart nu eindelijk eens een echte kans geven, daar gaan we keihard voor knokken?

Welke politicus moest rekenschap afleggen over al die moties die niet gesteund werden de afgelopen jaren? Welke partijen hebben zich moeten verantwoorden voor het feit dat men niet of nauwelijks de Algemene Overleggen in de Tweede kamer bezocht als het over de binnenvaart ging? Waarom werd men niet aan de tand gevoeld over het feit dat men de minister het vuur niet aan de schenen heeft gelegd als zij weer eens een motie niet uitvoerde? Mooie beloftes doen is niet moeilijk. De feiten hebben uitgewezen dat veel te veel partijen niet echt kiezen voor de binnenvaart gewoon omdat daar de stemmen nauwelijks te halen zijn. Het is een rekensommetje: hoe kan ik met zo min mogelijk energie zoveel mogelijk stemmen veroveren? En dat rekensommetje pakt slecht uit voor onze sector.

Toch zijn er gelukkig altijd bevlogen politici en dat gaat dwars door de verschillende partijen en stromingen heen. We hebben geleerd dat het eerder om de persoon gaat dan om de partij waar diegene bij betrokken is, al staat dat natuurlijk niet helemaal los van elkaar. We hebben ook geleerd dat het geheugen van politici kort is en je ze telkens opnieuw moet betrekken bij wat er speelt in onze sector.

En zo kwamen er na al die mails, gesprekken en nog meer mails tenslotte heel wat moties die ook nog aangenomen werden. Nu moet de minister ze nog even uitvoeren, tenminste…. dat zou moeten.

Over een van die moties gaan we het vandaag hebben. De motie waarin de minister de opdracht krijgt het boetebeleid van ILT te evalueren met de branche.

Toch zet de minister (in de vorm van haar uitvoerend orgaan de ILT) geen stap om die evaluatie tot stand te brengen. Sterker, als de ASV het in het ILT overleg, op de agenda plaatst, weet men nog dat deel van de motie die over de evaluatie gaat van de agenda te halen. Uiteindelijk dringt de ASV en, laten we daar duidelijk over zijn, ALLEEN DE ASV, erop aan die motie in zijn geheel uit te voeren omdat die aangenomen is in de Tweede Kamer en de ILT dus een PLICHT heeft tegenover de Kamer.

Die motie dus, die niet uitgevoerd werd en waar in januari weer vragen over gesteld werden door Lutz Jacobi (ja, ze waren er wel, politici die voor ons door het vuur gingen). Vragen als: "kent u het bericht < kruistocht ASV tegen megaboetes nog lang niet ten einde.>? en " Hoe beoordeelt u de opvatting van de ASV die aangeeft dat u de motie in feite naast u neerlegt? "of " Deelt u de mening van de ASV dat de situatie van een werknemer in loondienst en een binnenvaartschipper met een eenmanszaak of VOF –constructie in wezen vergelijkbaar is? Zo ja bent u bereid de boetes binnenvaartschipper met een eenmanszaak of VOF –constructie op vergelijkbare wijze te verlagen? " Etc. Zie de vragen die in de laatste nieuwsbrief staan en zie ook door welke vereniging die vragen gesteld zijn. Laat niemand ontkennen dat de ASV degene is die dit keer op keer ter discussie stelt.

Kennelijk moet de ASV het alleen doen want al die mooie woorden over samenwerking ten spijt, ik zie niet of nauwelijks waar men samen met ons werkelijk op wil trekken. Ook niet op onderwerpen waar we dat specifiek over hebben afgesproken zoals de CCR-regelgeving. Dus mensen, er zit niets anders op dan door te gaan op deze weg. Laat de ASV groeien zoals we nu aan het doen zijn om af te dwingen dat men niet meer aan ons voorbij kan gaan. Het is de enige weg om uw stem te laten horen. Ik zeg dat niet snel, maar ik kan niet anders meer dan die conclusie te trekken. Als de schipper gehoord wil worden moet die dat via de ASV doen.

Wat bereikt is de afgelopen periode komt toch vaak rechtstreeks uit de koker van de ASV. Kortenhorst beloofde ons bij het kennismakingsgesprek te zorgen voor markttransparantie. Maar de ASV heeft het uiteindelijk op de kaart gezet met een voorstel waar we zelfs partijen in mee kregen waarvan niemand het gedacht had, ook wij niet.

De aangenomen moties over de CCR, over het boetebeleid, over AGORA. Het zijn moties over essentiële zaken die rechtstreeks met ons voortbestaan te maken hebben. Het zijn moties die zonder de ASV er nooit gekomen waren. Nu nog even zorgen dat ze uitgevoerd worden.

Naast al die Moties en Kamervragen hebben we door begrotingsvoorstellen te doen ook praktische voorstellen gedaan om ervoor te zorgen dat de binnenvaartsector ondersteund en gestimuleerd kan worden en om ervoor te zorgen dat de binnenvaart weer in het hart en hoofd van beleidsmakers gaat komen. Want dat is hard nodig. Als we merken dat bij een overleg met RWS na twee uur praten nog gedacht wordt dat een tanker die ARA vaart (nog uitgelegd: Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) over zee zou gaan, dan weten we hoe het met de vakkennis gesteld is bij RWS.

Die mensen die bepalen echter wel het beleid.

Na de begrotingsvoorstellen hebben we een pamflet gemaakt om de politiek te laten doordringen van de essentiële onderwerpen voor de binnenvaart in verkiezingstijd. Kortom: we bieden de feiten en gegevens op een presenteerblaadje aan. Maar in plaats van dat wij horen van politieke partijen hoe men ons daarin zal steunen zodat er meer kans op een toekomst is en we dus met z'n allen die binnenvaart een boost kunnen geven.

In plaats van dat we horen dat het witboek vervoer nu eindelijk eens gestalte moet krijgen en er dus actief beleid gezet moet worden om meer vervoer over water te krijgen. In plaats van voorstellen waarbij de politiek nu eens duidelijk maakt welke rol ZIJ zullen spelen om die zaken vorm te geven.
In plaats daarvan hoor ik wat WIJ allemaal weer zullen MOETEN.

Foto: Sunniva Fluitsma

Wij MOETEN af van die papa mama bedrijfjes (letterlijke tekst van zo ongeveer alle ambtenaren bij het maritiem congres). WIJ MOETEN samenwerken zodat we NOG efficiënter kunnen zijn. En vooral: WIJ MOETEN VERGROENEN.

Want veel woordvoerders vinden niet dat de politiek een verantwoordelijkheid heeft in het feit dat de schipper, gezien de economische omstandigheden, gewoon niet heeft KUNNEN VERGROENEN. En dat terwijl het feit dat er geen enkele financiele speelruimte is bij de schippers om te kunnen investeren, tijdens het Ronde Tafelgesprek in de Tweede kamer door iedereen beaamd werd.

Ondertussen wordt het de politici in Nederland heet onder de voeten. We bereiken onze klimaatdoelstellingen niet en in plaats dat we gaan koesteren wat we hebben: die binnenvaart die zoveel kan betekenen, gaan we diezelfde binnenvaart toeroepen dat ze het niet goed genoeg doen.

Tegelijkertijd wast iedereen zijn eigen straatje schoon. In de Rotterdamse haven betaal je minder havengeld als je een Green Award hebt. Dat Award is zelf al heel dubieus en veel schippers maken zich er kwaad over. Die kunnen aantonen net zo schoon te zijn maar vallen niet in het plaatje. Heb je zonne-of windenergie? Telt niet mee.

Rotterdam en andere steden kloppen zich op de borst voor beleid wat hen zelf geen enkele inspanning kost. Ondertussen gaat datzelfde Rotterdam een verbintenis aan met een haven in Brazilië. Wat wordt er vervoerd? Steenkolen en LNG. Grote woorden ook over het milieu in Rotterdam, vervuilende bedrijven moeten weg. Maar een echt schone energie wil men niet, men wil CO2 afvangen en dus onze toekomst ermee opzadelen. Want dan opeens gaat het om banen en werk. Meten met twee maten noem ik dat. En die schipper die zijn stinkende best doet om zijn hoofd boven water te houden wordt in het verdachtenbankje gezet.
Tijdens het rondetafelgesprek over AGORA in de Tweede Kamer liet de schipper van de ANDA overduidelijk zien dat hij dan wel een geweldig prachtig groen schip heeft maar dat hij daarmee geen euro extra ontvangt. Nog schrijnender is het als een verlader het werkelijk goed bedoelt en veel extra betaalt voor zo'n schoon schip, waarbij de extra's linéa recta in de zakken van de bevrachter verdwijnen. Dat is maar een incident zegt de CBRB, dan denk ik dat wij een ander idee hebben van het begrip "incident".

VERGROENEN moeten we dus. Prima. Veel schippers willen niets liever dan dat. Geef ons de kans. Maak de binnenvaart weer aantrekkelijk. Laat ons iets verdienen zodat we kunnen investeren. We willen niets liever. Maar stop met die denigrerende praat alsof we aan het handje (letterlijke tekst van RWS) meegenomen moeten worden om te leren wat afvalscheiding is. Dat helpt ons niet. Dat helpt de maatschappij ook niet.

Het was de tijd van de verkiezingen. Nu liggen er weer nieuwe kansen, en werk, veel werk voor ons. Bijna geen enkele woordvoerder die wij hebben leren kennen is nog de aan te spreken persoon voor de binnenvaart. Er zullen weer muren geslecht moeten worden bij politici die verteld is dat de ASV een opruiend groepje anarchistische schippertjes is. We zullen weer moeten laten zien dat wij de spreekbuis zijn van een essentieel deel van de binnenvaart, of ze nu bij ons aangesloten zijn of niet. We zullen wel moeten want de tijd dringt. Schepen die zo waardevol zijn worden gesloopt omdat men hun toekomst heeft gefrustreerd, de milieudoelstellingen worden niet gehaald, de autowegen stevenen op een verkeersinfarct af.

De verkiezingen zijn geweest. Eigenlijk is het voor ons ook een soort verkiezingen. Niet om de vier jaar maar constant worden wij afgerekend op het feit: doen we het goed of juist niet. En net als bij politici gaat het niet alleen om wat we doen maar ook hoe we het doen en of we in staat zijn dat over te brengen aan onze "kiezer" de schipper in de binnenvaart.

En was dit nu zo'n verkiezingsbijeenkomst dan hadden wij ook een feestje mogen vieren en elkaar pluimen op de hoed mogen zetten want wat doen we het goed: de leden stromen binnen en wat voor leden…. we hebben inmiddels ook een heel divers ledenbestand. Van klein tot groot. Maar waarom doen wij het zo goed? Omdat de schipper er niet onderuit komt dat we het wel met elkaar MOETEN doen want de bedreigingen zijn gigantisch en lijken steeds groter te worden.

De verkiezingen zijn geweest, we hebben de slogans weer gehoord. Een van de partijen had de slogan: Houd vast aan je idealen. Dat lijkt me een goede slogan. Ze heeft ons al ver gebracht. We wijken niet, we doen geen concessies: een goede toekomst voor de binnenvaartsector dat willen wij, daar gaan we voor. Dat was zo, dat blijft zo.

Hou vast aan je idealen….

Foto: Esther Lubbers

ASV Jaarverslag 2016

Alhoewel het met de economie langzaam steeds beter gaat blijft het voor de binnenvaart een moeizame markt. Op momenten dat de waterstanden in de rivieren op normaal niveau staan is een goede vrachtprijs bedingen een hele opgave voor de schippers. Voor velen zal het lage water in de laatste maanden van 2016 toch tot een goed resultaat hebben geleid.

In het jaar 2016 heeft de ASV meer dan ooit gemerkt dat de binnenvaart bij veel beleidsmakers niet meer in het hoofd en het hart aanwezig is. De bestuurs- en denktankleden hebben hun handen vol gehad aan het voorkomen dat beleidsmakers allerlei belemmeringen opwerpen die de binnenvaart ervan weerhoudt goed te functioneren. Ligplaatsen verdwijnen, bedieningstijden van sluizen en bruggen worden beperkt, technische eisen blijven zich opstapelen en de boetes zijn exorbitant verhoogd.

Het zijn allemaal zaken waar de ASV mee geconfronteerd is, waarbij het meestal zo was dat het al besloten was en er voor de ASV niet veel anders op zat dan via de pers en Social Media het beleid aan de kaak te stellen. Op die wijze zijn een hoop mensen bereikt en op de hoogte gebracht van de problemen waar de binnenvaart mee te maken heeft.

Ook bij Tweede Kamerleden zijn de problemen onder de aandacht gebracht. Het intensieve contact met de verschillende woordvoerders van de politieke partijen heeft geleid tot Kamervragen en Moties over de huisvuilsoap, de Watertruck+, het invoeren van een AGORA-pilot en de hoge boetes die ILenT heeft vastgesteld.

AGORA
Eind 2015 is er door de ASV een aanvraag gedaan bij de Europese Commissie om 10 miljoen euro uit het Reservefonds te gebruiken voor het opzetten van een markttransparantiesysteem. Er heeft een gesprek plaatsgevonden met DG-MOVE waaruit bleek dat men het een goed idee vond. Er moest echter wel draagvlak voor zijn in de sector. Daar is de ASV mee aan de slag gegaan. Aan de hand van diverse rapporten, waaronder dat van de Universiteit van Nijenrode uit 2012, is het plan AGORA tijdens de voorjaarsvergadering gelanceerd. In de maanden daarna zijn er op initiatief van de ASV gesprekken geweest met politieke partijen en de ESO, is er een enquête geweest tijdens de beurs in Gorinchem en zijn een aantal grote verladers aangeschreven. Al dit werk heeft ervoor gezorgd dat de Tweede Kamer over het onderwerp 'Beprijzing en Markt Binnenvaart" in december een Rondetafelgesprek heeft georganiseerd met vertegenwoordigers uit de binnenvaart. De aangenomen motie over het invoeren van een AGORA-pilot is een mooi resultaat, voortgekomen uit het feit dat er bij de politiek aandacht is gekomen voor meer markttransparantie in de binnenvaart.

Spitssluitingen.
In 2016 heeft de ASV een paar maal geprotesteerd tegen gewijzigde bedieningstijden van sluizen en/of bruggen. Dit is o.a. gedaan bij de Beekse Brug, de Hanzebrug in Deventer en de bruggen in Doetinchem. Al deze gevallen hadden gemeen dat beleidsmakers zonder overleg spitssluitingen invoeren en daarbij geen rekening houden met de behoefte van de binnenvaart. Doordat er geen overleg is geweest voor het werd ingevoerd was de ASV genoodzaakt de beleidsmakers duidelijk te maken dat spitssluitingen een belemmering zijn voor de binnenvaart. Dat heeft ertoe geleid dat de beheerders nu wel overleggen over het inperken van de gevolgen die spitssluitingen hebben op de binnenvaart. Zo heeft de gemeente Gorinchem in overleg met de ASV besloten dat de Concordiabrug in de spits op vaste momenten bediend wordt voor de binnenvaart.

Huisvuil.
De minister had de Tweede Kamer toegezegd dat er na twee jaar een evaluatie zou komen van het abonnementensysteem voor de inzameling van huisvuil. Begin 2016 vernam de ASV dat hiervoor een klankbordgroep in het leven was geroepen waar de ASV niet voor was uitgenodigd. Uiteindelijk heeft de ASV een gesprek gehad met het onderzoeksbureau dat de evaluatie uitvoerde. De ASV kon zich echter niet vinden in de conclusie dat het systeem aanpassing nodig had, maar in de basis goed functioneerde. Op de uitnodiging van het ministerie om te overleggen over hoe vorm aan die aanpassing gegeven kan worden is niet ingegaan omdat de ASV geen verantwoordelijkheid wil nemen voor beleid dat door de ASV niet ondersteund wordt.

Het ministerie wilde de ASV er wel bij betrekken en na een open en constructief gesprek met het ministerie werd besloten bij het eerstvolgende overleg aanwezig te zijn. Dat was eenmalig want, na een krantenartikel n.a.v. het overleg vond het ministerie dat de ASV de vertrouwelijkheid van het overleg geschaad had. Er is nog gepoogd om tot een gesprek te komen, maar het ministerie heeft daar niet op gereageerd.

Het huisvuil heeft ook in 2016 weer de gemoederen bezig gehouden. Onlangs is bekend geworden dat er niks veranderen zal in het systeem. Vermoedelijk was dat van begin af aan al de opzet van het ministerie. Pikant detail is dat dat besluit al in de Staatscourant gepubliceerd is terwijl de andere gesprekspartners nog bezig waren met het overleg.

Terneuzen.
Na het indienen van een zienswijze in 2015 is er in de plannen niks meegenomen om aan de geuite wensen van een spuisluis en voldoende ligplaatsen met afloopmogelijkheid te voldoen. Zowel de ASV als BLN-Schuttevaer hebben om die reden bij de Raad van State beroep aangetekend tegen het Ontwerptracébesluit voor de bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen. Ondanks de goede voorbereiding en de vele argumenten van de ASV heeft de Raad van State het ministerie in het gelijk gesteld. Er komt geen spuisluis en niet meer ligplaatsen.

Ligplaatsen.
De focus bij dit onderwerp heeft in 2016 zich met name gericht op de Rijn. Daar heeft de binnenvaart een aantal ligplaatsen zien verdwijnen in een jaar tijd en het ziet er niet naar uit dat daar andere plekken voor terugkomen. In ieder overleg dat de sector heeft met de Rijnvaartcommissaris staat het op de agenda. Daarnaast heeft de ASV zelf het Nederlandse ministerie erop gewezen dat de situatie verslechtert en dat de CCR hierin een verantwoordelijkheid moet nemen.

Niet alleen ligplaatsen langs de Rijn hebben de aandacht gehad van de ASV. De herindeling van de Maashaven is veel besproken en verder heeft de ASV een zienswijze ingediend m.b.t. het plan om een containerterminal te bouwen in de vluchthaven van Haaften.

OTNB
Met het opstarten van het nieuwe comité CESNI gaat er ook het een en ander veranderen in de regelgeving. Dit heeft tot gevolg gehad dat het OTNB inmiddels is opgesplitst in een overleg Techniek en een overleg Nautiek. Voorafgaand aan elk overleg wordt de ASV, met slechts een paar dagen om voor te bereiden, overspoeld met documenten vanuit CESNI. Meerdere malen heeft de ASV dit aan de kaak gesteld, maar het ministerie wijst op naar de CCR die de stukken zeer laat toesturen. Na het OTNB van december heeft de ASV aangegeven geen verantwoordelijkheid te kunnen nemen voor wat er besproken wordt.

Afsluitend.
Net als bij alle jaarverslagen is wat nu benoemd wordt slechts een kleine greep uit het vele werk dat door leden van be-

stuur en denktank wordt verzet. Het jubileumnummer ter gelegenheid van het 70 jarig bestaan, het opknappen van het kantoor, de perikelen omtrent Watertruck+, de overleggen over de geluidseisen, de boetes van ILT enzovoorts zijn ook onderwerpen die door de ASV in 2016 zijn opgepakt.

De ASV heeft een druk jaar achter de rug en zal zich ook in 2017 blijven inzetten voor de belangen van de particuliere binnenvaart. Gelukkig zien steeds meer schippers het nut en de noodzaak hiervan in en is de ASV in 2016 blijven groeien.

Wat 2017 precies zal brengen is nog onbekend. Na de Tweede Kamerverkiezingen staat het vast dat er een nieuwe minister komt die zich bezig gaat houden met binnenvaart. Laten we hopen dat het iemand zal zijn bij wie de binnenvaart in het hoofd en het hart aanwezig is.

Ron Breedveld

Verslag ASV ledenvergadering 25 maart 2017

Om 10.00 opent Paul Markusse de vergadering, hij is de technische voorzitter van deze vergadering en probeert alles in goede banen te leiden. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs, ziet veel nieuwe gezichten en is daar erg blij mee. Sunniva Fluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen en spreekt de rede uit.

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

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

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

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

Werking bestuur/denktank
De vereniging zit behoorlijk in de lift, er komen schepen van allerlei tonnage en ook duwboten bij die allen met verschillende problemen kampen. De vereniging heeft dus ook meer verschillende kennis nodig. Die kennis zal moeten komen van de leden zelf. We hebben een grote denktank maar daar moeten meer mensen bijkomen die in verschillende vaargebieden zitten. We doen het met zijn allen, schippers voor schippers, dat is onze kracht. Als we de dingen niet beter verdelen moeten we zaken laten liggen en dat kan niet de bedoeling zijn. Ger Veuger zegt, teveel mensen lezen mee maar je moet ook je mening durven geven. Er zijn er teveel die alleen maar lezen, dat is jammer. 3 leden melden zich aan voor de denktank.

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

Agora
Er is een motie in de 2e Kamer aangenomen om een pilot te starten voor 2 jaar. Men is het er over eens dat de spotmarkt niet transparant is en dat er onder de prijs wordt gevaren. Hierdoor kunnen bedrijven niet innoveren en vergroenen. Het is niet de bedoeling dat de ASV dit gaat opzetten, dit moeten we samen doen. Er hebben zich verschillende bedrijven aangemeld om dit te helpen opzetten en er zijn ook al een aantal gesprekken geweest. Harry Spier is bij deze gesprekken aanwezig geweest en zegt dat we kijken welke bedrijven het meest geschikt zijn om dit plan uit te voeren om met een gedegen plan naar de 2e Kamer te kunnen gaan. Het probleem is nog wel dat niemand de

prijzen erbij willen zetten, dat willen wij wel, anders heb je geen markttransparantie. De SP beleidsmedewerker Binnenvaart waar de ASV altijd goed contact mee had is naar de EVO gegaan, weet niet of we daar blij mee moeten zijn. Laten we hopen dat we zo een ingang kunnen krijgen bij de EVO. Ze willen wel met ons praten maar hadden geen man op de binnenvaart, deze is er nu dus wel.

ILT

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

CCR / Rijnvaartcommissaris

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

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

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

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

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

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

PAUZE

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

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

Doortje Grooten neemt het jaarverslag door en bedankt Ron Breedveld voor het maken van dit verslag.

Agora

Er is een motie aangenomen in de 2e Kamer om een pilot te starten van 2 jaar om te kijken of Agora gaat werken. Ook in de 2e Kamer is men tot de conclusie gekomen dat er onvoldoende transparantie is in de markt en mede daardoor zijn de vrachten te laag. Agora moet deze transparantie geven en dit werd door een groot deel van de 2e Kamer gesteund. De Minister wil het nog steeds niet, maar heeft toegezegd dat ze hieraan gaat werken. De ASV heeft ondertussen gesprekken gevoerd met verschillende partijen die dit willen helpen opzetten. Ook is er binnen-

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

CCR / Rijnvaartcommissie

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

WBR/Rotterdam

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

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

ONTB

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

Maritieme Conferentie

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

Wij hebben voor de hand liggende zaken voor het voetlicht proberen te krijgen. Het valt niet mee om het ministerie je ideeën uit te leggen, er zijn veel te veel vooroordelen die je eerst uit de hoofden van de beleidsmakers moet zien te krijgen. Men zit soms echt in een tunnelvisie, zeker onze Minister. Het ministerie ziet bijvoorbeeld heel veel in onbemand varen en stoppen daar heel veel geld in. Geld dat ergens an-

ders dan weer niet gebruikt kan worden en wat wij misschien wel veel belangrijker vinden. Ook vindt men schippers zeuren als het gaat om zwemvesten, wij wel en de pleziervaart niet. Geluidseisen worden ook tegengehouden door bepaalde groepen aldus het ministerie. Schepen van 70 en 80 jaar oud houden de innovatie tegen, varen als way of live is onprofessioneel, moeten meer samenwerken, papa-en-mamma bedrijfjes zorgen er voor dat het niet goed gaat in de binnenvaart, oude schepen zijn vuil, et cetera, et cetera. Wij moeten natuurlijk wel digitaliseren, innoveren, vergroenen en professionaliseren.

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

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

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

Huisvuil

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

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

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

Nautisch technische zaken.

Jos Evens meldt dat je niet meer de auto in de sluis aan de wal mag zetten. Dat wordt toch een groot probleem. De ASV heeft gebeld met sluis Sambeek daar waar het het eerst bekend werd. En de sluismeester zegt dat het inderdaad niet meer mag. Leny van Toorenburg heeft met de directeur scheepvaart gebeld en die zegt als er geen andere mogelijkheid is het wel mag. Dat is natuurlijk leuk maar dan moeten de sluismeesters dat wel weten, wat nu niet het geval is.

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

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

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

Vergroening

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

Mogelijkheden om oude motoren schoner te krijgen is bv brandstof met GTL te gebruiken hiermee kan je voldoen aan de Euro Stage 3 norm wat gelijkwaardig is met CCR2. Toepassen van brandstof-water emulsie waarmee je ook kan voldoen aan de CCR2 norm. Je kan ook een katalysator plaatsen waarmee je de NOX kan reduceren tot 90 %. Je kan natuurlijk ook altijd nog een tandje minder hard gaan draaien, minder gasolieverbruik is minder CO2 uitstoot. Overal LED verlichting plaatsen zodat de generator nog sneller uit kan en je genoeg hebt aan zonnepanelen en/of windgenerator. Momenteel is er een project CLINSH waar je tot 24 april kunt aanmelden. Er worden 30 schepen geselecteerd van verschillende grootte en verschillend vaargebied. De schepen worden uitgerust met apparatuur die continu

aan de pijp gaat meten. De binnenvaartondernemer ontvangt 10.000 euro als onkostenvergoeding. 15 schepen maken bij aanvang al gebruik van duurzame voortstuwing. Tijdens de meetcampagne zal ook bij de andere 15 schepen installatie plaatsvinden emissie reducerende technieken of alternatieve brandstof. De binnenvaartondernemer ontvangt hiervoor 50% subsidie vanuit CLINSH.

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

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

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

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

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

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

Bij Kamervragen hierover zegt de Minister dat de CBRB en de Vereniging voor Charterschepen hierin is gekend, dus niet de ASV en BLN. Als de ASV bij overleg vraagt hoe het nu precies zit zeggen CBRB en de Charterschepen dat het overleg toen alleen ging over passagiersvaart. Maar de ILT zegt daarop dat men "met andere ondernemers" hierover gesproken heeft en vandaar uit dit voorstel tot boeteverhoging heeft gedaan. De ASV vraagt zich sterk af (zeker gezien het feit dat er convenanten afgesloten zijn met "ondernemers") wie neemt de boel nu in de maling ??

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

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

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

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

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

Foto's: Jessica vd Akker

REDE middagdeel voorjaarsvergadering 2017

ASV rede middagdeel
Beste mensen, welkom allemaal

De leden, donateurs, de pers, de introducés, geïnteresseerden en brancheorganisaties. Hier zijn we in het middagdeel aanbeland van onze voorjaarsvergadering. Voorjaar is een mooie tijd die ons er op wijst dat er altijd weer een nieuw begin is. Een begin van een periode waarin de kaarten zijn geschud wat de verkiezingen betreft.

Maar wie gaat er regeren en wat kunnen we verwachten? In de lente weet je nooit helemaal hoe de zomer uit zal pakken. Wat we wel weten is dat er veel werk aan de winkel is voor iedereen die de belangen van de particuliere schipper wil behartigen. Want partijen als Groen Links en D66, die zo groot zijn geworden, hebben zich werkelijk nog nooit bekommerd om de binnenvaart en kunnen, net als vele anderen alleen melden wat wij vooral moeten DOEN.

En net als bij andere partijen die geconfronteerd worden met het feit dat er al jaren geen vervoersbeleid is merkt men dat we de milieudoelstellingen niet gaan halen. Nu zou zo'n partij kunnen refereren aan het witboek vervoer dat stelt dat er veel meer over water vervoerd zou moeten worden. Maar in dat geval zou de politiek zelf aan zet zijn en dat lijkt niet de bedoeling.

De hete aardappel van het gecreëerde probleem wordt liever doorgegeven aan partijen die nooit een rol hebben kunnen spelen in de wijze waarop het beleid tot stand gekomen is.

Men denkt niet in oplossingen, men denkt in opdrachten. Een opdracht aan ons blijkt te zijn dat we vooral moeten VERGROENEN. HOE? Daar moeten de organisaties hun stem laten horen, en hoe meer hetzelfde geluid hoe beter het geluid overkomt.

Veel respect blijkt er niet te zijn voor de particuliere schipper. Die worden bij de maritieme werkconferentie laatdunkend besproken als papa-mama bedrijfjes die niet meer van deze tijd zijn. Dat gaat dus over onze sector. De sector waarin mensen al generaties lang hun stinkende best doen om hun hoofd boven water te houden op een manier die deze maatschappij wat vervoer betreft de minste maatschappelijke kosten oplevert.

Die sector waarin de schippers steeds meer ervaren dat het bestaan ze zo langzamerhand onmogelijk wordt gemaakt. Die sector die de handen ineen zou moeten slaan om voor de belangen van de schipper op te komen.

Het is van essentieel belang dat die hele sector duidelijk maakt wat er moet gebeuren. Dat die CCR eisen echt niet kunnen en dat er NU schepen gesloopt worden die we niet kunnen missen. Toch zag ik bij onze collega's niet éénmaal dat zij aan haar leden hebben gemeld dat men hier via de politiek kritische vragen over wilde stellen aan de minister.

Het is van essentieel belang dat we als sector duidelijk maken dat het gebrek aan marktmacht van de particuliere schipper ongezond is voor die schipper, voor de sector en voor uiteindelijk de hele maatschappij. Toch zag ik bij onze collega's niet éénmaal dat men ons voorstel voor meer markttransparantie bij haar leden aan de orde heeft gesteld, laat staan dat men samen met de leden heeft besloten hoe men hiermee om wil gaan.

Onze oproep is: steun ons in de ontwikkeling van een transparante markt via AGORA.

Het is ook van essentieel belang dat de klopjacht die nu plaatsvindt onder schippers en die maakt dat voor enkelen onder ons het laatste restje plezier in ons werk verdwijnt aan de orde gesteld wordt. Dus verwachten wij dat ook andere organisaties de ILT op het feit wijzen dat de minister de motie niet uitvoert waarin de Kamer heeft beslist dat er een evaluatie moet komen over het boetebeleid. Waarom is de ASV de enige die de ILT aan die motie herinnert en afdwingt dat die uitgevoerd wordt?

We willen allemaal samenwerken, horen wij. Dus verwachten wij dat ook andere organisaties onze petitie tegen het boetebeleid steunen. Het verbaast me dat dat tot nu toe niet gebeurd is. Waarom niet? Dit is toch een organisatie-overstijgende zaak, het maakt niet uit of je wel of niet lid bent van een brancheorganisatie. Het maakt ook niet uit van welke organisatie je lid bent .1.000 handtekeningen voor een petitie "stop de klopjacht op de binnenvaart" binnen 24 uur zegt meer dan genoeg. Dus help mee deze petitie een succes te maken, voor uw eigen achterban.

En dan hebben we het nog niet gehad over al die andere zaken die ons leven er constant moeilijker zo niet onmogelijker op maken. Als nu het moment niet is om de zaken samen aan te pakken, wanneer dan wel?

Kortom: er staat een enorme klus op alle vertegenwoordigers in de binnenvaart te wachten, de tijd dringt, en al die zelfvarende schepen waar het ministerie kennelijk onze toekomst in ziet zijn er nog lang niet. NU is het moment om iets te doen. Vandaag zullen wij bespreken welke stappen de ASV zal zetten.

De ASV is door de sterke ledengroei in alle scheepsgrootten een factor van belang geworden waar men niet meer omheen kan. Niet bij de politiek, niet op de Ministeries en ook niet bij collega-brancheorganisaties. Wij roepen onze collega's op om samen met ons de strijd aan te gaan voor de belangen van de binnenvaartsector, door bij overleggen een front te vormen. Een strijd over de inhoud van maatregelen. Daarbij zal de ASV zich niet langer keer op keer in het beklaagdenbankje laten zetten. De afleidingsmanoeuvres waarbij het constant over de vorm gaat in plaats van de inhoud helpen de particuliere schipper geen stap verder.

Nee, de ASV is niet altijd aardig en vriendelijk en de woorden zijn soms hard. Dat kan niet anders in een tijd die voor heel veel schippers als keihard en onvriendelijk ervaren wordt. Wij verwachten daar begrip voor want de bedoelingen zijn zuiver en onze werkwijze is transparant .

En wen er maar aan, de ASV is niet langer de Calimero van weleer. Dus ga met ons die broodnodige strijd aan. Uw inbreng wordt van harte op prijs gesteld.

Verslag Strategisch Brancheoverleg ILT 15 maart 2017

Opening en vaststelling agenda
BBZ voegt het punt van de openbaarmaking van certificaten toe
Er zijn een aantal punten die door de branche zijn ingebracht samengevoegd.
De ASV heeft een heel aantal agendapunten ingebracht, die worden in dit verslag meegenomen.

Mededelingen
Ontwikkeling bij ILT; Vanuit een analyse bij/met stakeholders en de maatschappelijke ontwikkelingen moet ILT gaan veranderen. ILT wil selectiever worden. Meer informatiegestuurd acteren. Daarnaast moet het optreden effectiever worden. Ook wil ILT reflectiever worden, meer teruggeven over de bevindingen. Qua sturing wordt er in de komende tijd veranderd. ILT gaat vanaf 1 april anders werken en indien nodig de structuur van de organisatie hierop aanpassen. De domeinen zullen veranderen. De aanspreekpunten voor de branche blijven duidelijk. Verder worden op grond van een inspectiebrede risicoanalyse keuzen gemaakt over de inzet op bepaalde gebieden. Daar zal de branche nog niet zo veel van merken maar op termijn kan dit een verschuiving in het toezicht opleveren.

Handhaving
Vakmanschap in de handhaving·ILT geeft aan welke ontwikkeling de inspecteurs doormaken in het gebruik van interventies. Daarbij is de vastlegging van resultaten en het delen van deze informatie een must. Tevens wordt aandacht besteed aan het gedrag van inspecteurs. Meer inlevingsvermogen in de praktijk. Van een hiërarchische stijl naar een pedagogische stijl. Hoe reageert een inspecteur op een situatie en welke kennis is daar voor nodig. Bij de branche heerst een perceptie dat het kennisniveau bij handhavers minder wordt. ILT toetst op de kwaliteit en niet zo zeer op de kwantiteit. Er worden geen quota meegegeven voor het aantal interventies. Om de kwaliteit verder te verhogen wordt bij de toezichthouders onderling besproken hoe controles het best uitgevoerd kunnen worden en interventies toegepast worden. ILT draagt de werkwijze ook uit bij de collega toezichthouders zodat de handelwijze zo veel mogelijk gelijk is.

ASV: geeft aan dat men zich helemaal niet herkent in de ervaringen zoals uitgelegd werd door ILT waarin er vooral veel sprake zou zijn van een ontwikkeling van het empathisch vermogen van de handhavers. De ASV reageert hierop dat wij helemaal geen signalen krijgen als zouden handhavers zich goed kunnen verplaatsen in de situatie van de mensen die het betreft, de mensen zouden zich juist bedreigd voelen door de wijze waarop er gehandhaafd wordt en door de grote aantallen handhavingen die uitgevoerd worden door al die verschillende handhavers.

ILT: De branche geeft aan dat er regelmatig signalen zijn over de kwaliteit. Het zou handig zijn om anonieme voorbeelden te kunnen ontvangen.

Cijfers overtredingen vaar- rusttijden en bemanningssterkte
ILT: RWS heeft in haar handhavingsplan aangegeven dat bepaalde categorie schepen vaker regels overtreden. ILT geeft uitleg waar de opsomming van deze scheepstypen vandaan komt en laat een analyse van interventiecijfers van 2015 en 2016 zien. Uit de analyse blijkt dat er niet direct een relatie te vinden is tussen het plan en de feitelijke cijfers. Wel zien we dat bij bepaalde scheepstypen zoals sleep- en duwvaart het gemiddeld aantal interventies hoger is dan bij andere scheepstypen.

Controleren op afstand
ASV: er moeten kopieën van vaartijdenboeken worden opgestuurd. Vervolgens wordt er vanachter het bureau een boete geschreven voor iedere `overtreding`. Dit is volgens de ASV onaanvaardbaar omdat er in die gevallen geen rekening gehouden kan worden met omstandigheden, zoals we kennen bij “goed zeemanschap” ILT legt uit dat er een verschil is in objectinspecties en bedrijfsinspecties. Bij bedrijfsinspecties wordt informatie gevraagd waarover een oordeel wordt geveld. Verificatie van de informatie aan boord is daarbij wenselijk.

ASV: Op de opmerking van de ASV dat met deze wijze van controleren geen recht gedaan wordt aan het feit dat men “omstandigheden moet meewegen” was er geen antwoord.

Wel lezen we in de ILT notulen: Afgesproken wordt dat ASV onderzoekt in welke situatie dit op de verkeerde wijze gebeurt. ASV: Die afspraak is bij ons weten op die manier niet gemaakt. De ASV vindt het ook niet nodig iets te onderzoeken wat bekend geacht mag worden; Je kunt van een afstand in plaats en tijd de omstandigheden niet meewegen. En daarmee kun je dus geen recht doen aan zaken als rekening houden met “goed zeemanschap”.

Boetebeleid 1: oneerlijke concurrentie tegenover vervoer over de weg
De ASV heeft het volgende ingebracht:
De ASV heeft d.m.v. cijfers geconstateerd dat een vrachtwagen een kans van 1 maal in de 100 jaar maakt om gecontroleerd te worden. Tegelijkertijd worden er zelfs dan nog terughoudend opgetreden (bijvoorbeeld bij blijven in de cabine). Dat is een extreem verschil met de controlekansen binnen de binnenvaart waar we benaderd zijn door schippers die in 2 weken tijd 5 maal controle hebben gehad (zie ook de eigen cijfers van ILT, waarnaast we natuurlijk ook nog met politie, BOA’s, en RWS te maken hebben)
ILT is toch een verlengstuk van de minister: De woorden over de sympathie die men voelt voor deze goederenvervoerders over water, uit zich niet in maatregelen om deze sector te ontlasten, integendeel, voor de kleinste vergrijpen die noch economisch voordeel opleveren noch de veiligheid aantasten worden enorme boetes geheven, omdat dat zo is vastgelegd. Waarbij we lezen dat er bij vrachtwagenchauffeurs niet opgetreden wordt, zelfs niet als men wel controleert, is er geen enkele coulance bij de binnenvaart. Je zou toch verwachten, gezien de feiten over ongevallen en dergelijke dat het speerpunt zou liggen op bescherming van de maatschappij tegen datgene wat werkelijk gevaar oplevert. Maar het lijkt erop dat het ministerie IenM heeft bedacht dat die binnenvaartsector ongewenst is.

ILT: is hier niet op ingegaan

Boetebeleid 2: Visie Minister versus visie sector op boetebeleid
ASV: De minister stelt (o.a. in het laatste AO) dat er geen probleem is wat de boetes betreft omdat
1. Weinig schippers een zienswijze indienen, of in beroep gaan
2. Als men dat wel doet men nauwelijks in het gelijk gesteld wordt.

De ASV stelt dat de wijze waarop de schipper zijn zienswijze in kan dienen onnodig drempels opwerpt.

De ASV stelt ook dat het feit dat de slager haar eigen vlees keurt niet bepaald het gevoel geeft dat men veel kans maakt op een aanpassing van boetebeleid.

De ASV stelt tenslotte dat ILT weigert de verantwoordelijkheid te nemen voor het beleid dat ze zelf geïnitieerd heeft (wijst naar de minister over de hoogtes van de

boetes, alsof ILT ze niet zelf heeft voorgesteld)

ILT: legt ons de wet uit wat betreft bestuursrecht.

ASV: De ASV antwoordt dat we weten dat die wet zo werkt maar dat het wel betekent dat de drempels voor schippers veel te hoog worden en het dan dus niet vreemd is dat schippers zich niet verweren tegen de boeteoplegging. Maar daarmee is het volgens de ASV nog niet zo dat schippers de wet en de uitvoering daarvan als redelijk zouden ervaren.

Boetebeleid 3 Consequenties boetebeleid in strijd met uitgangspunten ILT
ASV: volgens de site van ILT blijkt dat de boetes vooral gericht zouden zijn op waarborgen van veiligheid (voor personeel en anderen), door vermoeidheid tegen te gaan en/of zorgen dat er geen economisch voordeel behaald kan worden.
Hoe kan het dat ook als een particuliere schipper kan aantonen dat er noch sprake is van een economisch voordeel (aantoonbaar), noch sprake is van een situatie waarbij de veiligheid in het gedrang komt en er bovendien een goede verklaring is voor het overschrijden van de regels toch rücksichtslos de boetes opgelegd worden?
ILT : hoort het aan .De ASV heeft het voorbeeld gegeven van de schipper waar we de klacht over ingediend hebben en duidelijk gemaakt dat er, in strijd met het openingsverhaal, geen sprake was van enig inlevingsvermogen in de situatie van die man. Daar was geen weerwoord op.

Boeteproblematiek Uitvoering Motie v Helvert en Jacobi
Er is een Kamermotie is aangenomen (Nr. 119MOTIE VAN DE LEDEN VAN HELVERT EN JACOBI) die wijst op het feit dat er excessieve boetes worden uitgedeeld voor relatief kleine vergrijpen en die vraagt om, rondom de bemannings- en arbeidstijdenregels een instructie te geven aan de ILT om zogeheten «anticiperend te gaan handhaven» en in overleg met de branche de regels te evalueren.

De ASV heeft de aanwezigen erop moeten wijzen dat er in overleg met de branche de regels geëvalueerd dienen te worden. Dat laatste stukje (toch zo belangrijk) van die aangenomen motie was ILT vergeten op de agenda te plaatsen.

Motie v Helvert en Jacobi, ASV: Op welke manier gaat ILT hier vorm aan geven?

ILT: De motie spreekt over anticiperende handhaving. Op zaken die in de CCR zijn vastgesteld kunnen we anticiperend handhaven. Dat zijn nu alleen een beperkt aantal punten.
ASV: men verstaat onder “anticiperend handhaven” dat men al voordat regels gelden gaat handhaven om mensen op zaken te wijzen. De ASV vraagt zich af of dat ermee bedoeld wordt wat die motie betreft.

ILT : de Motie 119 geeft aan dat er een evaluatie van het boetebeleid moet plaatsvinden waarbij de branche specifieke inbreng kan leveren. Beginnen met het op een rijtje zetten van de feiten over de boetes, hoogte bezwaren beroepen etc. Branche moet ook met feiten komen, casuïstiek. Het helpt om zaaknummers, segmenten en aspecten aan te leveren.
ASV: veel mensen zijn terughoudend met het geven van informatie over zaaknummers en dergelijke omdat het wantrouwen jegens ILT groot is.

ILT: De minister heeft steeds hetzelfde antwoord gegeven op de motie en geeft aan dat er weinig bezwaren zijn op de boetes. ASV geeft aan dat dit niet onafhankelijk gebeurt. ILT is gehouden aan het bestuursrecht en de volgt de procedures. Er is voldoende mogelijkheid om naar de rechter te stappen die vervolgens onafhankelijk beoordeeld. Voorbeelden van onredelijke boetes worden verzameld en doorgegeven. Deze worden gebruikt bij de evaluatie. Dit presenteert ILT in de vergadering van juni.
ASV: de rechter zal alleen kijken of de procedures gevolgd zijn. De ASV stelt dat die procedures op zich niet deugen. De ASV wordt daarin gesteund door de Tweede Kamer middels de aangenomen motie. Daarom moet er een evaluatie plaatsvinden waar ook de gevolgde procedures aan de orde gesteld worden.

ILT: Tenslotte wordt door ILT gevraagd om terughoudendheid te betrachten in de wijze waarop zaken in de pers gebracht worden. Dit roept veel negatieve sentimenten op.
ASV heeft daarop geantwoord dat die negatieve sentimenten er zijn en men misschien maar blij moet zijn dat die gekanaliseerd kunnen worden middels woorden. Er wordt gerefereerd aan telefoontjes die de ASV krijgt van mensen die zo boos zijn dat men misschien tot negatievere acties wil overgaan dan iets benoemen als “klopjacht” (het woord wat de ILT kennelijk zo tegen de borst stuit).

Afspraak: in juni zal de evaluatie over dit beleid plaatsvinden

Inventarisatie Gerechtelijke uitspraken
ILT heeft de gerechtelijke uitspraken verzameld en geanonimiseerd. Deze vindt u na dit verslag.

Legionella.
ILT geeft een korte presentatie over legionella besmetting. Aandacht wordt gevraagd voor de situatie aan boord van de binnenvaartschepen. Er is op schepen een verhoogd risico op legionella. Controle hiervan is dus aan te raden. De GGD Amsterdam heeft onderzoek gedaan op de riviercruiseschepen. Het onderzoeksrapport wordt verspreid bij het verslag. BBZ heeft het opgenomen in de RI&E voor de leden. Platform Zero Incident (PZI) heeft een safety alert opgesteld en opgestuurd naar de leden. CBRB geeft aan dat er een branche RI&E[1] is opgesteld. CBRB stuurt deze branche RI&E en zal aandacht vragen bij de EBU. Zie verder in de nieuwsbrief voor meer informatie hieromtrent.

Communicatie ILT De ASV draagt het volgende aan:
- Het is bijna onmogelijk om een afspraak te maken om het schip te hermeten of meten.
- Het uitschrijven van een officiële meetbrief duurt veel te lang.
- Wat valt onder ADN?

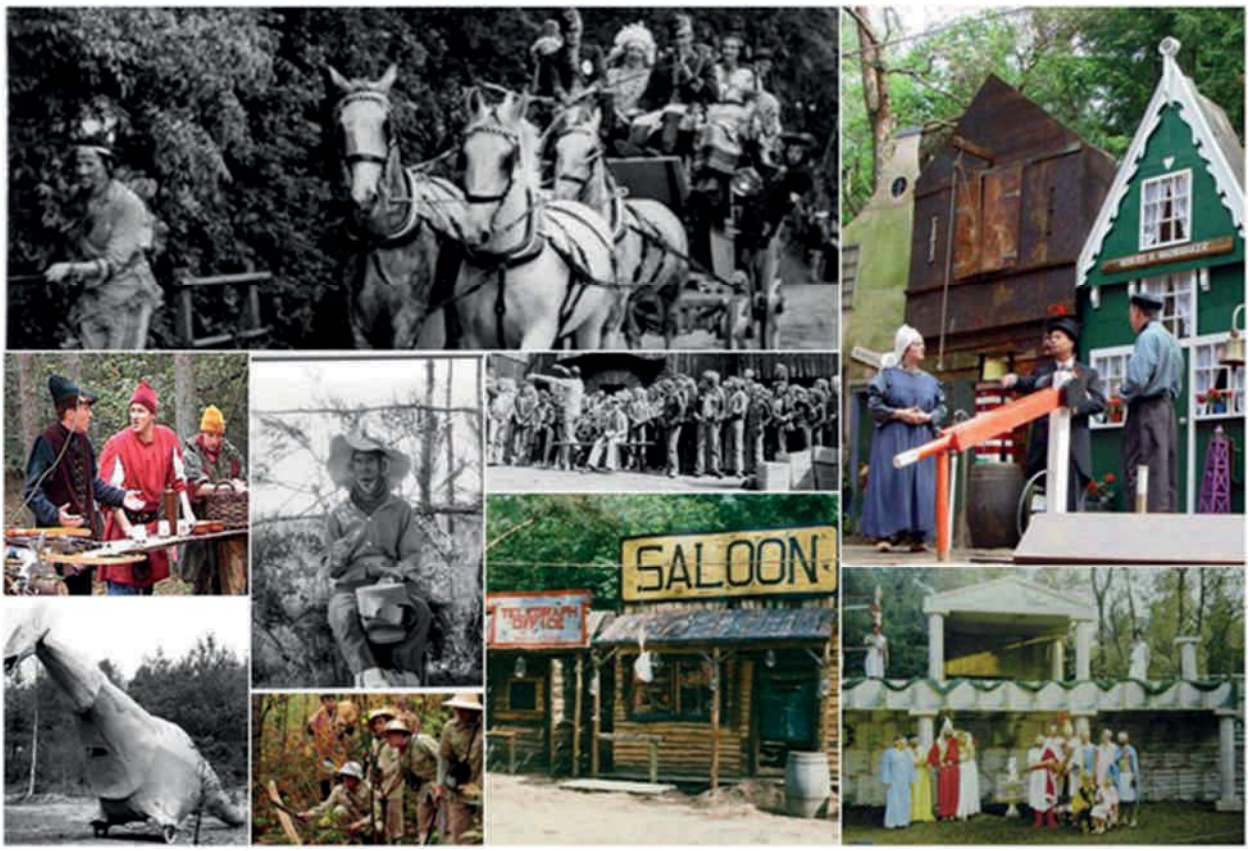
Uitleg vanuit de ASV: Er was veel onduidelijkheid over of palm nu wel of niet onder ADN zou vallen en wanneer wel/niet. Toen de ASV belde met ILT over hoe het zat met de palm werden we doorverbonden naar de ADN afdeling. Die wisten van niks.

Verschillende kranten, SGS, schippers bevrachters, kwamen met info die steeds weer anders was, maar de bron was wel ILT. Terwijl juist het ILT het was die de desbetreffende boot had afgekeurd. Hoe kan het dat dit geen eensluidend besluit of regel is? Dat geldt ook voor de keuringen, de ene expert is de andere niet. Hoe moeten wij als schipper het dan nog weten?

ILT belooft op alle punten beterschap wat betreft de wijze van communiceren of de termijnen waarop men zijn werk doet/reageert op klachten en dergelijke. Maar het is erg druk, ze moeten van alles en nog wat controleren etc. etc. (De ASV heeft daarop gereageerd dat een organisatie als ILT die zelf zo weinig coulance heeft met de schippers ook niet op teveel coulance mag rekenen)

Communicatie ILT wat betreft boetes De ASV draagt het volgende aan:
De ASV stelt de wijze van communiceren door de ILT ter discussie n.a.v. de door de ASV ingediende klacht
- Na twee maanden had de ASV geen schriftelijke reactie ontvangen op haar ingediende klacht bij de ILT (aangetekend verstuurd) wat betreft een extreem hoge boete. Er is geen ontvangstbevestiging gestuurd.
- Nadat de ASV (na die twee maanden) zelf contact hierover heeft gezocht met ILT ontvingen we alsnog een ontvangstbevestiging

[1] Risico-inventarisatie en -evaluatie



Reünie Nationaal Kamp Hattem

zaterdag 10 juni 2017

Nationaal Kamp Hattem (voorheen Nationaal Kamp voor Schipperskinderen) bestaat 60 jaar. Tijd voor een feestje. Tijdens de komende Kampweek zullen zo'n 250 kinderen ervaringen opdoen die ze niet snel meer vergeten. Maar ook iedereen die niet naar de Kampweek komt kan met ons meevieren.

Op **zaterdag 10 juni** is er een reünie voor allen die bij het Kamp betrokken zijn geweest. Oud-deelnemers, Kampwachten, Kampstaf en sponsoren... iedereen is welkom!

Meer informatie vindt u op de website **www.nationaalkamp.nl**
Datum: 10 juni 2017
Tijd: 14.00 uur (inloop) tot 22.00 uur
Waar: Rond het Amfitheater van de Zandkreek in Hattem
Kosten: 60 jaar x 10 cent = € 6,00

Aanmelden? Kijk op de website!

Bosavontuur Hattem 60 JAAR

- Na de eerste 6 weken die ILT heeft om te reageren is geen bericht verstuurd dat ILT kennelijk (nog) meer tijd nodig had. (pas op de allerlaatste dag van de 10 weken die ILT mag gebruiken kregen wij een “antwoord”)

Gezien de termijnstelling die ILT zelf hanteert waarop een schipper zijn zienswijze in kan dienen en de consequenties die voortkomen uit “te laat reageren” vindt de ASV dat wij als organisatie die voor de belangen van de particuliere schipper handelt, tijdig een reactie hadden mogen verwachten.

ILT belooft op alle punten beterschap wat betreft de wijze van communiceren of de termijnen waarop men zijn werk doet/reageert op klachten en dergelijke

ILT: Er zijn verschillende signalen dat de communicatie vanuit ILT verbetering behoeft. ILT erkent dat het proces kan verbeteren en we d.m.v. dit soort terugkoppelingen kunnen aanpakken. Voorkeur is en blijft de route via het Meld- en Informatiecentrum (MIC) Dit is de ingang van vragen, klachten en meldingen. Wanneer dit niet werkt moet dit als klacht worden ingebracht.

Korte termijnstelling reactiemogelijkheid op voornemen boete
ASV: Bezwaar tegen korte termijnstelling beroepsmogelijkheid voornemen tot boeteoplegging

ASV: In het schrijven betreffende het voornemen tot boeteoplegging stelt ILT een termijn van 2 weken om een zienswijze kenbaar te maken. De ASV vindt dat hiermee geen recht gedaan wordt aan het feit dat een ieder de kans moet krijgen om op een redelijke wijze zijn eigen belangen te kunnen verdedigen. Twee weken is een veel te korte termijn, rekening houdend met de omstandigheden van een varend schipper die slechts op beperkte momenten op zijn waladres in de mogelijkheid is post op te halen. Bovendien zou de betreffende schipper ook in de gelegenheid gesteld moeten worden om op een gedegen wijze informatie te halen en deskundigen te raadplegen en tenslotte om zijn/haar schrijven op papier te zetten en te versturen per post (zoals door u geëist), wat ook niet bepaald bevorderlijk is voor de snelheid.

ILT: Legt uit dat dit de manier van werken is in geval van bestuursrecht.

ASV: Dat betekent dat de drempels voor schippers veel te hoog worden en het dan dus niet vreemd is dat schippers zich niet verweren tegen de boeteoplegging. Maar daarmee is het nog niet zo dat schippers dit beleid als redelijk zouden ervaren.

Onduidelijkheid voor schipper over vervolg bij definitieve boeteoplegging als men het niet eens is.
ASV: Vervolgens blijkt men bij de definitieve boeteoplegging NOGMAALS aan te moeten geven dat men hiertegen in verweer gaat. Veel schippers denken dat men dat al bij “het voornemen tot boeteoplegging” heeft gedaan en er dus begrepen wordt dat men het niet eens is. Die mensen zijn dan “te laat” en daarmee wordt hun verweer niet meer in behandeling genomen. En dat terwijl ILT het zelf dus niet zo nauw neemt met de termijnen waarbinnen zij zelf zou moeten reageren.

ILT: Legt uit dat dit de manier van werken is in geval van bestuursrecht.

ASV: Dat betekent dat de drempels voor schippers veel te hoog worden en het dan dus niet vreemd is dat schippers zich niet verweren tegen de boeteoplegging. Maar daarmee is het nog niet zo dat ze het als redelijk zouden ervaren.

Convenanten
ILT: In de branche leeft de perceptie dat er bij convenantschepen sprake is van gedogen. ILT legt uit dat hoe het proces verloopt voor het verkrijgen van een convenant en hoe hier vervolgens toezicht op wordt gehouden. Een convenantpartij moet veel interne maatregelen nemen om aan de voorwaarden te voldoen. Basis is dat eigen verantwoordelijkheid wordt genomen om de naleving van de wet- en regelgeving te borgen. De wijze waarop een reder dit doet wordt d.m.v. audits gecontroleerd. Tevens worden er aan boord van de convenantschepen regelmatig steekproefsgewijze controles uitgevoerd om te bezien of het systeem dat de reder heeft ingericht werkt. Wanneer ILT op zicht overtredingen zien gaat men aan boord en zorgt ervoor dat overtredingen ongedaan worden gemaakt. In aansluiting daarop zorgt de reder ervoor dat dergelijke overtredingen niet meer voorkomen. Het is economisch niet aantrekkelijk om convenanten af te sluiten met individuele reders. Dat is van de kant van de kapiteineigenaar en van de kant van ILT heel veel extra werk. ILT kan ook convenanten afsluiten met een groep reders en nodigt de branche uit om hierover in gesprek te gaan.

ASV: Is het zo dat er naast convenanten ook gedoogconstructies zijn, zoals grote bedrijven waarbij de schippers/bootjes (niet aan de eisen voldoen maar) niet gecontroleerd worden? Zo ja, dan is dat concurrentievervalsing.

ILT: herkent dit (bakjes/bootjes) op andere plaatsen waar men juist extra controleert (Amsterdam), maar wil graag weten waar dit nog meer voorkomt.

Verslag vorige vergadering
Het verslag wordt goedgekeurd.

Naar aanleiding van openbaarmaking certificaten (Chartervaart heeft daarom gevraagd, red);
ILT geeft aan dat de openbaarmaking nog een tijdje gaat duren en wordt mee genomen in de nieuwe koers van de organisatie en de inrichting van systemen. Onder andere de hull database.

Naar aanleiding van verslag over Drijvende werktuigen;
Nog altijd onduidelijkheid over certificering als ponton of als drijvend werktuig. DGB geeft aan dat zij dit met de Duitsers afstemt omdat zij een werkwijze hanteren die Nederland ook zou kunnen volgen. CBRB vraagt of er snel duidelijkheid kan komen over de interpretatie van de regels. DGB zorgt voor terugkoppeling aan de sector.

Naar aanleiding van verslag over Arbeidsmarktfraude;
Nautilus vraag aan ILT of bekend is om hoeveel niet-Europese binnenvaartwerknemers het gaat wanneer we over arbeidsmarktfraude praten. ILT legt de vraag voor bij ISZW.

Rondvraag
Klacht ASV over aantal controles;
ILT geeft aan dat het vaker voorkomt dat inspecties plaatsvinden op hetzelfde schip. ILT neemt deze cases graag op en kijkt samen met partners naar redenen hiertoe.
Voorlopige certificaten;
CBRB geeft een signaal af over het afgeven van voorlopige certificaten. ILT geeft aan dat zij bezig is met het maken van constructie samen met de Erkende Instellingen om het aantal voorlopige certificaten te beperken.
Achterstand meetbrieven;
De wettelijke termijn waarop de meetbrief wordt afgegeven wordt niet gehaald. ILT geeft aan dat de vraag nogal fluctueert en we maar een beperkt aantal specialisten in dienst hebben. Wanneer Belgische en Duitse autoriteiten wijzigingen in de afgifte maken neemt de vraag in Nederland ineens toe. Op een andere manier gaan werken, bijvoorbeeld door meten op bepaalde plaatsen in Nederland zodat we van de verliezen door reistijd af zijn.

ILT: De branche brengt specifieke cases aan bij Vergunningverlening.

ASV: Het stroeve inplannen van het meten wordt door ILT geweten aan het feit dat er maar 4 man rondlopen om te meten en die moeten dat door het hele land doen. De ASV reageert dan weer op het feit dat men 6 weken van te voren “ergens” een afspraak moet maken, terwijl dat onmogelijk is voor de meeste schippers.
Praktijkgevalletje: De ASV stelde de vraag hoe groot het tijdsbestek is tussen opmeten en de uitgifte van de originele meet brief. Volgens ILT is dat 7 dagen, de ASV

had ter plekke bewijs bij zich van een geval (Piet) waarin het 7 maanden heeft geduurd. Daarbij heeft de ASV ook uitgelegd waarom dat heel veel geld gekost heeft. Men herkende zich hier niet in.
Onderijken
De ASV heeft het probleem gesignaleerd van het feit dat de schepen "onderijkt" worden. Dit schijnt al een aantal jaar aan de gang te zijn. De ASV wijst erop dat schepen opeens "kleiner" worden en dus hun tonnen niet meer mee kunnen nemen die ze gewend waren. Dat kan grote consequenties hebben bij bepaalde partijen. Volgens ILT is dit een Europese verordening, België is het enige land dat nationaal de ijk aan dek zet, maar dat geldt volgens ILT dan niet op de Rijn.
Overigens als je in Duitsland overmeet komt de ijk 5 centimeter onder vrijboord.

Sluiting
Volgend overleg wordt in juni gehouden.
ILT sluit de vergadering.

Nawoord Sunniva:
Naar aanleiding van dit overleg heeft de ASV de conclusie getrokken dat het niet mogelijk is ILT ervan te laten doordringen dat dit boete en handhavingsbeleid echt anders moet. Als we algemene zaken noemen zoals:

- Beleid ILT is strijdig met eigen uitgangspunten (proportionaliteit boete in verhouding tot economisch voordeel en/ of kans op gevaarlijke situatie)
- Controleren op afstand maakt dat er geen rekening gehouden kan worden met bijzondere omstandigheden (niet mogelijk ligplaats nemen bijvoorbeeld, weersomstandigheden of andere oorzaken)
- We missen het uitgangspunt "goed zeemanschap".
- De gefixeerde boetes zijn onevenredig hoog voor (kleinere) schepen gezien hun inkomsten etc.

Dan is de conclusie steevast dat wij dat dan maar moeten bewijzen. Dat gaat ook om zaken die zo duidelijk zijn als wat.

We kunnen niet anders dan de conclusie trekken dat alles erop gericht is dit beleid zo te houden. Ook het feit dat men niet zelf de motie naar voren bracht en toen de ASV dat wel deed dat deel van de motie NIET op de agenda zette waarin de Minister wordt gezegd dat zij dit beleid moet evalueren met de sector, wijst op onwil. Er wordt, lijkt het, meer aandacht besteed aan de toon van de ASV (men vindt "klopjacht" een vervelend woord) maar ondertussen lijkt de wanhoop, de angst en de woede die er inmiddels bij de de schippers heerst niet serieus genomen te worden.

Opstarten petitie
Omdat de ASV heeft beloofd aan te tonen dat er WEL een probleem is wat de binnenvaart betreft hebben wij onmiddellijk na afloop van dit overleg de petitie "stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid binnenvaart" in de lucht gegooid. Dat er binnen 24 uur al meer dan 1.000 ondertekenaars waren wil genoeg zeggen, lijkt ons. Hoeveel bewijs heeft de Minister nodig zou je denken?

Na het overleg
ILT heeft volgens afspraak gerechtelijke uitspraken doorgestuurd, onderstaand linkjes naar rechtspraak.nl en met Wetransfer het bestand met de uitspraken die niet zijn gepubliceerd.
De volgende uitspraken met betrekking op de Binnenvaartwet zijn opgenomen op rechtspraak.nl.

- http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2015:2284
- http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2015:3273
- http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNNE:2014:6381
- http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBDHA:2016:3105
- http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNNE:2016:1837
- http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2016:1659
- http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBZWB:2016:4560
- http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2017:47

Één van de voorbeelden hebben we uitgelicht:
Bij zaak nr. 3273 staat nu juist zo'n overweging van de Rechtbank, waarbij je alle haren rechtop gaan staan:

<<9. [appellant] betoogt tot slot dat de rechtbank niet heeft onderkend dat de boete onevenredig is. Daartoe voert hij aan dat de proportionaliteit van de totale boete moet worden beoordeeld en niet de boete per afzonderlijke overtreding. De ernst en de verwijtbaarheid zijn gering. Zijn schip is een klein binnenschip dat geen gevaarlijke stoffen vervoert, de overtredingen zijn begaan tijdens één enkele reis en de vaar- en rusttijden zijn niet overtreden. Voorts wordt hij door zijn persoonlijke omstandigheden onevenredig benadeeld door de hoogte van de boete. Hij heeft een zeer laag inkomen en kan om gezondheidsredenen geen zwaar werk verrichten.

[appellant] betoogt voorts dat de rechtbank niet heeft onderkend dat bijlage 11.1 van de Binnenvaartregeling buiten beschouwing had moeten worden gelaten. Daartoe voert hij aan dat in de Binnenvaartregeling de omvang van de boetes niet is toegelicht aan de hand van het ermee te dienen belang, dat er geen maximumbedrag is opgenomen voor cumulatie en dat bij de omvang van de boetes onvoldoende wordt gedifferentieerd.

9.1. Uit de geschiedenis van de totstandkoming van artikel 5:8 van de Awb (Kamerstukken II 2003/04, 29 702, nr. 3, blz. 90 - 92) volgt dat indien voor onderscheiden overtredingen twee of meer bestuurlijke boetes worden opgelegd, het totaal van de boetes in overeenstemming moet zijn met het evenredigheidsbeginsel.

De op te leggen boetebedragen zijn bij ministeriële regeling vastgelegd.
Bij het vaststellen van de hoogte van de boetes heeft de minister in aanmerking genomen dat deze betrekking hebben op gedragingen waarbij regels zijn overtreden die in het belang van de veiligheid van de vaart zijn vastgesteld. Daarbij is gekozen voor een boete met betrekking tot elke dag in de loop waarvan de overtreding is begaan. Er is geen reden om de in de Binnenvaartregeling geregelde boetes onredelijk hoog te achten, nu de veiligheid van de vaart van groot maatschappelijk belang is en de hoogte van de boete een afschrikwekkend effect dient te hebben.
Bijlage 11.1 is met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel tot stand gekomen. Dat de boetes gelijkelijk worden opgelegd aan elke overtreder maakt dit niet anders nu de minister, ingevolge artikel 5:46, derde lid, van de Awb, indien de hoogte van de bestuurlijke boete bij wettelijk voorschrift is vastgesteld, niettemin een lagere boete oplegt, indien de overtreder aannemelijk maakt dat de vastgestelde boete wegens bijzondere omstandigheden te hoog is.>>

De man, klein schip, geen ADN-goederen, dus nauwelijks een gevaar voor zijn omgeving of de samenleving, heeft gedurende een paar dagen van een zelfde reis zijn vaartijdenboek-kolommen niet correct ingevuld, maar wel aantoonbaar voldoende rust genoten.

Maar de beboeting wordt onverminderd in stand gelaten, <<nu de veiligheid van de vaart van groot maatschappelijk belang is en de hoogte van de boete een afschrikwekkend effect dient te hebben.>>

Bij de verdringing van de kleinere scheepvaart is het maatschappelijk belang zeker niet aan de orde?? En welke veiligheid wordt hier bevorderd?

CONCLUSIE: VUL HET ZWARTBOEK IN !!!

Om te onderbouwen dat dat boete- en handhavingsbeleid echt anders moet vragen we de schippers dringend vooral uw ervaringen te delen. Hoe meer bewijsmateriaal we hebben hoe sterker we staan.

Namens de denktank en het ASV bestuur,

Sunniva Fluitsma

Oproep opstellen Zwartboek boetebeleid binnenvaart

en teken de petitie!
https://stopklopjachtopbinnenvaart.petities.nl/

Geachte collega's,
Op 16 maart jl. is de ASV een petitie gestart omdat De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) wordt overstroomd met klachten vanuit de binnenvaart over een ware klopjacht op binnenvaartschippers.

De petitie geeft een duidelijk beeld van het feit dat mensen het niet eens zijn met het boete- en handhavingsbeleid. Maar daarnaast willen we ook laten zien WAT er niet goed is aan het beleid en hoe de schippers het beleid ervaren.

We weten dat sinds de boetes zijn verhoogd (tot wel vertienvoudigd) het bijzonder lucratief lijkt om voor de kleinste overtredingen boetes van vele duizenden euro's op te leggen. Dat gebeurt ook bij schippers uit de particuliere binnenvaart die, zoals men weet, al jarenlang beneden kostprijs vervoeren.

Om onze klachten daarover te onderbouwen hebben we voorbeelden nodig. Hoe meer voorbeelden hoe beter zodat iets niet afgedaan kan worden als "een incident"

Voorbeelden waarbij het handelen en de consequenties daarvan aan de orde komen van o.a. de Politie, de Koninklijke Marechaussee, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, Haven Amsterdam en de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport).

Wilt u uw medewerking verlenen aan het samenstellen van een Zwartboek Boetebeleid Binnenvaart?

Waarom meedoen aan het zwartboek?

In de voorbeelden die u ons stuurt zien wij zaken bij het handhaven en boeteoplegging die ons verontwaardigen. Deze zaken willen wij met uw hulp inventariseren en bundelen in een **'Zwartboek boetebeleid binnenvaart'**.

Voorbeelden waar wij naar op zoek zijn kunnen divers zijn. Wanneer er bijvoorbeeld sprake lijkt/blijkt te zijn van:

- **Extreme controledruk:** veelvuldig controleren (waarbij nut en noodzaak niet aantoonbaar is)
- Boetes die niet als redelijk worden ervaren
  1. omdat de hoogte niet in verhouding staat met het eventueel behaalde economische voordeel
  2. omdat de hoogte niet in verhouding staat met het eventuele gelopen risico waarbij de veiligheid in het geding zou zijn gekomen
  3. omdat de schipper aantoonbaar ter goeder trouw heeft gehandeld.
  4. omdat er sprake zou zijn van een overtreding die redelijk is vanuit het uitgangspunt van "goed zeemanschap"(kans op storm bijvoorbeeld)
  5. omdat de verhouding tussen de boete en de opbrengsten in de binnenvaart totaal zoek zijn.
  6. omdat de schipper gedwongen is regels te overtreden (bijvoorbeeld door het ligplaatsentekort)
  7. omdat de concurrerende sector (vrachtwagensector) een veel kleinere kans maakt op zo'n controle en/of boete
- **Inconsistent beleid** zoals overheidsvaartuigen die zich niet aan regels houden waar de schipper zich wel aan dient te houden
- Een procedure bij handhaven en boete oplegging met **te hoge drempels om in beroep te gaan** tegen de beslissing, zoals
  1. te korte periodes om een zienswijze in te dienen
  2. onduidelijke procedure waardoor u te laat bent met reageren omdat u na het voornemen van boeteoplegging NOGMAALS een zienswijze had moeten indienen na de definitieve boeteoplegging
  3. een niet onafhankelijke procedure (ILT bepaalt zelf of zij goed gehandeld heeft)
- **Rechtsongelijkheid:** grote rederijen die ontzien worden omdat er convenanten afgesloten zijn terwijl de particuliere schipper wel geconfronteerd wordt met controles en handhaving.
- **Rechtsongelijkheid:** Een particuliere schipper (ongeacht grootte van het schip) die 100% van het boetebedrag moet betalen terwijl de kapitein van de rederij slechts 20 % hoeft te betalen.
- etc.,

kunt u dit bij de ASV melden.

Ook punten die hier nog niet genoemd zijn, maar waarvan u denkt dat ze van belang kunnen zijn, kunt u in uw eigen woorden vermelden. Tevens zullen wij het zeer op prijs stellen wanneer u eveneens in wilt gaan op de consequenties voor u als schipper van de uitvoering van de handhavings-systematiek en de hoogte van de opgelegde boete.

Achtergronden: Wist u dit?
Hierbij noemen wij nog een aantal zaken waar we de aandacht op willen vestigen:

- **AIS wordt tegen de afspraak in ingezet bij handhaving.** ILT heeft meegedeeld via het AIS systeem (automatisch identificatiesysteem) de schippers die, zoals men het noemt, te lang onder de radar zijn gebleven, actief op te sporen.
- En om het de ambtenaren nog makkelijker te maken wordt schippers nu verzocht **hun vaartijdenboek te kopiëren en op te sturen**, dan kan er vanachter het bureau een boete geschreven worden voor iedere `overtreding`. Zo zijn bedragen van honderden of wel duizenden euro's op die manier snel te incasseren. En de overheid hoeft er verder niets voor te doen
- **Convenanten dragen bij aan rechtsongelijkheid**. Na regelgeving (CCR) die er bewust op gericht is een koude sanering toe te passen op kleinere oudere schepen (wat op dit moment letterlijk aan de gang is) worden ook nu weer juist de kleinere particulieren aangepakt, grote rederijen hebben namelijk convenanten afgesloten met de ILT en daar komt men dus niet meer of in ieder geval veel minder (onverwacht) controleren. Dit is een vorm van rechtsongelijkheid
- **Oneerlijke concurrentie**. Waar een vrachtwagenchauffeur een kans van 1 maal in de 100 jaar heeft om gecontroleerd te worden, worden de schippers in de binnenvaart aan de lopende band belaagd door allerlei opsporingsambtenaren. Zo wordt de binnenvaartsector benadeeld.
- **Goed zeemanschap telt niet meer mee**. Het is altijd gebruik geweest dat de veiligheid van schip en bemanning het uitgangspunt was. Van daaruit werd het ook acceptabel gevonden als men regels overtreedt als dat vanwege die veiligheid redelijk is. De term die daarvoor gebruikt werd was "goed zeemanschap". Maar nu worden er vanachter een bureau boetes opgelegd zonder dat rekening gehouden wordt met omstandigheden.
- **Consequenties boetebeleid in strijd met uitgangspunten ILT**. Volgens ILT zouden de boetes vooral gericht zijn op waarborgen van veiligheid (voor personeel en anderen), door vermoeidheid tegen te gaan en/of zorgen dat er geen economisch voordeel behaald kan worden. Toch hebben wij gemerkt dat ook als een particuliere schipper kan aantonen dat er noch sprake is van een economisch voordeel (aantoonbaar), noch sprake is van een situatie waarbij de veiligheid in het gedrang komt en er bovendien een goede verklaring is voor het overschrijden van de regels de boetes opgelegd worden.
- **Aangenomen motie Van Helvert en Jacobi wordt niet uitgevoerd.** Er is een Kamermotie is aangenomen (Nr. 119MOTIE VAN DE LEDEN VAN HELVERT EN JACOBI) die wijst op het feit dat er excessieve boetes worden uitgedeeld voor relatief kleine vergrijpen en die vraagt om, rondom de bemannings- en arbeidstijdenregels een instructie te geven aan de ILT om zogeheten «anticiperend te gaan handhaven» en in overleg met de branche de regels te evalueren. Er heeft geen evaluatie plaatsgevonden en ondanks die motie gaat de wijze van handhaven en boete oplegging gewoon door.

Wat gebeurt er met het zwartboek?

Wij hopen dit boek tijdens de najaarsvergadering van de ASV te overhandigen aan vertegenwoordigers van de ILT , ook de voorzitter van de vaste Kamercommissie IenM (Tweede Kamer) zullen wij dit zwartboek doen toekomen.

Daarnaast kan het Zwartboek gebruikt worden om te inventariseren waar de specifieke problemen zitten zodat het beleid daarop bijgesteld kan worden.

Als individuele schipper kunt u uw beklag doen bij ILT, daar wordt vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu ook om gevraagd. Echter, samen staan we sterker en om die reden willen wij alle door u aangedragen voorbeelden bundelen in het eerder genoemde Zwartboek Boetebeleid Binnenvaart. Wij hebben hiermee tot doel de Minister IenM, de ILT en beleidsmakers op de hoogte te stellen van het feit dat, de wijze waarop de regelgeving nu wordt toegepast (m.n. de hoogte van de boetes en de extreme controledruk) tot nog meer onbegrip kan/zal leiden voor de wijze waarop er met deze sector omgegaan wordt. Wij willen daarmee de Kamer een middel in handen geven om de Minister van koers te laten wijzigen.

Dus: wilt u uw medewerking verlenen aan het samenstellen van een Zwartboek Boetebeleid Binnenvaart?

Bij voorbaat dank
Bestuur en denktank ASV.
Voor schippers, door schippers

Petitie Stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid binnenvaart

https://stopklopjachtopbinnenvaart.petities.nl/
1.918 ondertekeningen
De binnenvaart wordt geconfronteerd met buitenproportioneel veel inspecties en hoge boetes voor relatief kleine vergrijpen. Dit schaadt de bedrijfstak. Het gefixeerde boetesysteem houdt geen rekening met het (vermeend) economisch voordeel of het mogelijke veiligheidsrisico bij een overtreding.

Wij, Gebruikers van de Nederlandse vaarwegen voor het vervoer over water van goederen en passagiers

constateren.
- Een onevenredig grote controledruk op de binnenvaartsector
- Dat extreem hoge, gefixeerde boetes worden opgelegd voor relatief kleine vergrijpen.
- Dat bij bezwaar maken de drempels te hoog zijn en de beoordelaar (ILT) niet onafhankelijk is
- Dat omstandigheden zoals "goed zeemanschap" (storm, tij) of onvoorziene zaken (ligplaatsen) onvoldoende meewegen in het boetebeleid.
- Dat dit de binnenvaart benadeelt t.o.v. het wegtransport

en verzoeken
- De hoogte van de boetes proportioneel te maken in verhouding tot het behaalde economische voordeel of de mate waarin de veiligheid in gevaar gebracht is.
- Een verbod in te stellen om via AIS schepen op te sporen ter controle
- Een volledig onafhankelijke, laagdrempelige (beroeps)procedure te hanteren
- De hoeveelheid controles te beperken (in verhouding met controles wegvervoer)
- 5."Goed zeemanschap" leidend te laten zijn voor het beleid

Foto: Esther Lubbers

Huisvuil

Over en uit

Op 1 oktober in de najaarsvergadering werd besloten, nadat Sunniva en ik een oriënterend gesprek met het ministerie hadden gehad namens de ASV, dat de ASV weer bij het huisvuiloverleg zou aanschuiven. Alle ideeën waren mogelijk om op tafel te leggen volgens het ministerie. De ASV vond en vindt nog steeds dat het volgens CDNI-verdrag de huisafvalafgifte gratis behoort te zijn, maar wij zijn bereid mee te denken over een oplossing die voor heel de binnenvaart goed is en ook zodat de internationale schipper hier zijn vuil kan afgeven. Tijdens het gesprek hebben wij dit ook medegedeeld en ook de knelpunten benoemd waar wij van vonden dat deze een groot obstakel zijn voor de schipper om weer vertrouwen te krijgen in een oplossing maar ook om draagvlak te krijgen, anders heeft het geen zin. Dat was dus het dure abonnement van tafel en het SAB ertussenuit. (Dit laatste deed een beetje pijn maar ja we wilden toch allemaal naar een oplossing toe met draagvlak nietwaar en dan moet je ook de pijnpunten durven te benoemen).

Er is o.a. vanuit de ASV een voorstel gekomen om per zak te betalen maar wel zo dat het acceptabel is en voor iedereen toegankelijk. Bovendien vinden wij dat we veel meer de mogelijkheid moeten hebben om afval gescheiden in te leveren. En niet omdat we dat volgens een RWS medewerkster nog moesten leren.

In dat zelfde overleg beloofde het ministerie dat zij de bij de havens eens gingen inventariseren of die de zaken wel op orde hadden, want volgens het CDNI-verdrag behoorden zij deze faciliteit aan te bieden (ja dan wel het CDNI verdrag gebruiken). Op de valreep van het overleg werd er medegedeeld dat er geen zaken naar buiten mochten waarop wij gelijk hebben aangegeven dat wij de achterban inlichten, dat is gebruikelijk bij de ASV. (Dit had men ook behoren te weten als je goed voorbereid gesprekken aangaat). Dat mocht toen wel, maar er mochten geen namen en cijfers genoemd worden, tja.

Nadat onze voorzitster Sunniva opgebeld werd door een krant gespecialiseerd in afvalberichtgeving heeft zij een oppervlakkig interview gegeven, immers wij zijn transparant en nu zeggen “sorry we zeggen niks” past niet bij de ASV.

IK WIL HIER NOGMAALS BENADRUKKEN DAT NIET DE ASV DE PERS HEEFT OPGEZOCHT ZOALS HET MINISTERIE BEWEERT, MAAR ZIJ ONS HEBBEN BENADERD.

Daarop volgde een telefoongesprek vanuit het ministerie waarbij de nodige gal gespuwd werd zonder het stuk eerst gelezen te hebben! Dat is op zich al vreemd. Daarna deelde het ministerie ons mede per mail, niet eens direct aan ons gericht, dat als de ASV zich niet aan de afspraak wilde conformeren die dus eenzijdig was opgelegd, wij geen deel meer konden nemen aan het overleg. Wij hebben een mail gestuurd waar nooit een antwoord is opgegeven. Kort samengevat wilde men de ASV monddood aan tafel, anders waren we niet meer welkom. De ASV laat zich niet monddood maken dus het resultaat was einde huisvuiloverleg. Gezien het resultaat nu een gemiste kans zou ik zeggen, want we hadden al wat ideeën uitgewerkt en informatie ingewonnen voor eventuele andere opties.

Wie schetst onze verbazing dat een paar weken terug het ministerie zelf uit de school klapt in de krant, terwijl er nog gesprekken plaats moesten vinden met de andere partijen zoals die dit vermelden in de krant. In plaats van je de ogen uit je hoofd te schamen gaat het ministerie dan zeggen er zijn nu 550 abonnementen, waardoor het systeem nu uit kan. Er is niets veranderd, gewoon een 2.0 van het vorige. Al die gesprekken met duur betaalde ambtenaren, tijd en inspanningen van partijen om deel te nemen, rapport Rebel, tja het heeft allemaal wat gekost en het heeft niets opgeleverd. Het hele traject was door het ministerie al lang uitgezet en het voelt alsof de ASV gewoon gebruikt is om een mooi plaatje neer te zetten om zo min mogelijk gezichtsverlies te lijden. Dit ministerie wil helemaal niet samenwerken, alleen dicteren. Wij kunnen alleen maar hopen dat er bij het nieuwe kabinet iemand komt die de binnenvaart wel aanvoelt en begrijpt en daar ook naar handelt.

Amsterdam - Proef gratis afvalinzamelpunt

Foto: Havenbedrijf Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam is officieel gestart met een proef van een half jaar met een gratis afvalinzamelpunt voor de binnenvaartindustrie. Het inzamelpunt bevindt zich op de Haparandadam in de Houthavens en is bestemd voor huisvuil, papier en glas. De plaatsing van deze nieuwe voorziening is in samenspraak met de Nederlandse binnenvaartvertegenwoordigers tot stand gekomen.

Na een half jaar wordt de proef geëvalueerd en mogelijke verlenging besproken. De huisvuilcontainer kan bediend worden met een SAB-kaart met nultarief (ook wel ecokaart genoemd) van Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart. De glas- en papiercontainer worden toegankelijk zonder gebruik van deze kaart.

Ook drinkwaterpunten onder de loep

Naast het tijdelijke huisvuilinzamelpunt biedt de Haparandadam de binnenvaartindustrie vaste walstroomvoorzieningen, een autoafzetplaats en een watertappunt (sinds januari 2017 met gratis 6 m3 drinkwater per etmaal voor de binnenvaart). Havenbedrijf Amsterdam is ook gestart met de voorbereiding voor de verdere uitbreiding van drinkwatervoorzieningen voor de binnenvaart met een tweede drinkwaterpunt in het Oostelijk Havengebied.

Binnenvaart Klant Centraal

Havenbedrijf Amsterdam staat voor een goede dienstverlening en het verhogen van gebruiksgemak voor de gebruikers van de haven. Met het programma ‘Binnenvaart | Klant Centraal’ werkt het bedrijf aan serviceverbeterende activiteiten voor de binnenvaart. De drie aandachtsgebieden binnen het programma zijn: verbeterde voorzieningen tegen een juiste prijs, investeren in contact en communicatie en stroomlijnen van de opgave van het binnenhavengeld. Het verbeteren van de service gebeurt in samenspraak met binnenvaartvertegenwoordigers: Algemeene Schippers Vereeniging, BLN-Schuttevaer, VT Group, Vereniging CBRB en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens. Door de plaatsing van het afvalinzamelpunt op de Haparandadam verwacht Havenbedrijf Amsterdam dat de binnenvaartvoorzieningen in de Amsterdamse haven beter aansluiten bij de wensen van de sector.

Foto: Esther Lubbers

Motie AGORA aangenomen

Meer markttransparantie in de binnenvaart.

De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen waarin de regering gevraagd wordt om de binnenvaartsector te ondersteunen met het opstarten van een pilot van het AGORA-veilingsysteem.

Wat er aan vooraf ging
Jarenlang heeft de ASV aan de orde gesteld dat er meer transparantie zou moeten komen in de binnenvaartsector.

Het feit dat de schippers een gebrek aan marktmacht hebben en daarmee een speelbal zijn van verladers en vooral bevrachters is overal waar het maar kon aan de orde gesteld. In Europa, in de ESO (Europese Schippers Organisatie), bij de Kamerleden, bij de diverse staatssecretarissen en ministers. Maar verder dan deze problematiek aan de orde stellen kwamen we niet. De crisis na 2008 maakte pijnlijk duidelijk hoe het met de positie van de particuliere schipper gesteld was.

Er kwam een binnenvaartambassadeur, een crisisberaad, een drogelading-comité, maar er kwamen geen voorstellen om de gevraagde markttransparantie te bevorderen.

Wel werd een opdracht gegeven aan de universiteit Nijenrode om deze sector tegen het licht te houden. De uitkomsten van dit rapport boden de ASV de handvatten om met een gericht voorstel te komen. We vroegen niet langer alleen om markttransparantie, we maakten ook een uitgewerkt voorstel hoe die transparantie vorm zou kunnen krijgen in het veilingsysteem AGORA.

Politiek raakt geïnteresseerd
Twee politieke partijen pikten dit voorstel op: SP en PvdA trokken samen de kar om tot een rondetafelgesprek hieromtrent te komen in de Tweede Kamer. Daar werden de verschillende partijen aan het woord gelaten; samenwerkingsverbanden, de ASV, BVB, CBRB, bevrachters, een particuliere schipper: we mochten allemaal onze kant van het verhaal laten zien. Diverse politieke partijen lieten zien en horen geïnteresseerd te zijn in het feit dat de positie van de particuliere schippers voor verbetering vatbaar is.

Kennelijk is de ASV overtuigend genoeg geweest, en kennelijk zijn de diverse politieke partijen ontvankelijk gebleken voor de argumenten van de bond die de belangen van de particuliere schipper behartigt.

Deze conclusie kun je wel trekken uit het feit dat er brede steun was voor de motie ten behoeve van het veilingsysteem die door de Kamerleden Jacobi en Smaling is ingediend. Dat ook partijen die jarenlang het credo hadden “de markt moet zijn werk doen” nu ook overtuigd zijn dat we hier een bijzondere markt hebben, en nu deze motie gesteund hebben, is pure winst.

Ook tijdens het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer lieten diverse partijen blijken dat men van de minister verwacht dat hierin stappen gezet zouden worden. Daarbij wees bijvoorbeeld de heer van Helvert (CDA) de minister op het feit dat dit systeem ACM-proof[1] is . Daarmee was het argument van tafel dat zo’n veilingsysteem niet zou mogen omdat het “ingrijpen in de markt zou zijn”.

MOTIE VAN DE LEDEN SMALING EN JACOBI

Voorgesteld 22 februari 2017

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de spotmarkt in de binnenvaart momenteel onvoldoende transparant is met als gevolg dat er te vaak onder de kostprijs wordt vervoerd en de vergroening van de sector niet tot stand komt;

overwegende dat markttransparantie een stap is om de spotmarkt te verbeteren waarbij het veilingsysteem AGORA een doelmatige oplossing kan zijn;

verzoekt de regering om de binnenvaartsector te ondersteunen met het opstarten van een pilot met het AGORA-veilingsysteem voor de duur van twee jaar, zich daarbij te richten op de spotmarkt, te zorgen dat de marktmeester een onafhankelijke positie krijgt en de resultaten van AGORA te monitoren;

verzoekt de regering voorts om de Tweede Kamer halfjaarlijks te informeren over de ontwikkelingen rondom de pilot met het AGORA-veilingsysteem,

en gaat over tot de orde van de dag.

Smaling
Jacobi

[1] ACM: Autoriteit Consument en Markt

De ASV is deze politici die het lef hadden de kar te trekken. Met name Lutz Jacobi en Eric Smaling, maar ook zeker degenen die zoals dat zo mooi heet “over hun eigen schaduw” heen hebben willen stappen, en ter discussie wilden stellen wat voorheen onbespreekbaar leek. Het tekent het feit dat men echt heeft geluisterd. Dat geldt niet alleen voor de politici. Ook andere organisaties hebben deze mogelijkheid niet als onbespreekbaar benoemd, zoals de ACM (autoriteit consument en markt).

Hoe nu verder?
Maar het is nog maar een motie, en we weten uit ervaring dat we er dan nog lang niet zijn. We moeten met elkaar dit project vorm geven. De ASV heeft altijd gezegd “het moet geen ASV-ding blijven”. Het moet iets worden van de hele bedrijfstak. De eerste stap is gezet, de teerling is geworpen… het is een kans, en dat geeft hoop.

De ASV heeft aangegeven wat zij van het ministerie verwacht om een pilot voor een veilingsysteem succesvol op te starten?

Wij denken aan:
- een onafhankelijke marktmeester;
- De faciliteiten om een veilingsysteem te bouwen,
- actief helpen met verladers zoeken die in Agora willen stappen
- (schippers komen wel als er werk is, zeker als het redelijk is).
- (wettelijke) kaders ontwikkelen waarbinnen het veilingsysteem kan functioneren

Transparantie
Uitgangspunt van het veilingsysteem is markttransparantie. Juist ter wille van die transparantie is het belangrijk dat het veilingsysteem niet op vrijwillige basis wordt ingevoerd. De Minister wil schippers niet verplichten deel te nemen en ook de CBRB, die zich inmiddels wel iets soepeler opstelt richting AGORA, wil dat niet.

De ASV daarentegen heeft er weinig tot geen vertrouwen in als het veilingsysteem puur op vrijwillige basis opgestart zou worden. Hoe transparant is het als niet al het werk van de spotmarkt (en dat is tenslotte maar 20%) inzichtelijk is. Dan krijgen we weer alleen het werk aangeboden dat men op een andere manier (onderhands) niet kwijt kan. Daar hebben we weinig aan en het verandert ook niet wezenlijk iets aan de huidige situatie. Lees in het Nijenroderapport maar na hoeveel organisaties dat al op een of andere manier doen.

Verplicht of vrijwillig lijkt een klein verschil en waarschijnlijk denkt men dat het een eerste stap is om het op vrijwillige basis in te voeren. ASV vindt echter dat het essentieel is om het meteen goed neer te zetten.

Door een pilot op basis van vrijwillige deelname is de kans op mislukking enorm groot en dan hoeven we er nooit meer over te beginnen en is het idee van een veiling van de baan.

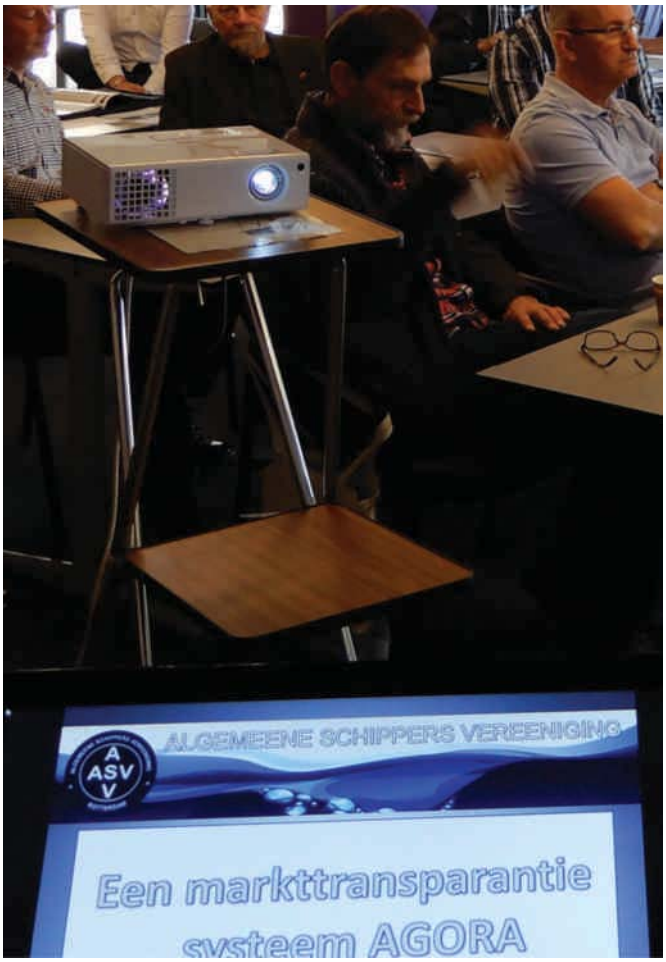
Dan hebben we ook geluiden gehoord als: “Wellicht de bevrachter verplichten om de prijs die aan de schipper is betaald transparant te maken richting de verlader. Bijvoorbeeld door een kopie factuur mee te sturen”. De ASV denkt dat dat niet of alleen op uiterst omslachtige wijze te contoleren is. Het is echt helemaal niet moeilijk om verschillende facturen te maken, dat is al zo vaak gebeurd.

Waarom kan er geen rekening gemaakt worden tussen verlader en schipper?
De schipper levert een dienst (vervoer) aan de verlader en stuurt daar de verlader een rekening voor. De bevrachter levert een dienst aan de schipper, daar kan hij kosten voor rekenen en bij de schipper factureren. Desnoods vindt de bevrachter dat hij ook een dienst levert aan de verlader, dan kan hij daar de verlader ook een rekening voor sturen.

Dat maakt de zaak helder, zowel voor schipper, verlader als bevrachter. De bevrachter is misschien de enige die het niet zo helder wil, maar daar ging het nu juist allemaal om.

Hopelijk blijft de politiek, net als de ASV, markttransparantie in de binnenvaart een warm hart toedragen.

Sunniva Fluitsma, ASV



Wijziging scheepsdiepgang op het Noordhollandsch Kanaal

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 16 maart 2017,

nr. 2017- 920798/920830 , tot wijziging van de diepgang van schepen op het Noordhollandsch Kanaal.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, overwegende,

dat wij op grond van artikel 2 van de Scheepvaartverkeerswet het bevoegd gezag zijn voor het Noordhollandsch Kanaal; dat wij ingevolge de Scheepvaartverkeerswet bevoegd zijn om de scheepvaart te reguleren in het belang van onder meer het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer en het in stand houden van scheepvaartwegen, alsmede het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

dat de hiervoor bedoelde belangen kunnen worden behartigd door het vaststellen van de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid en de snelheid van het schip of het samenstel van schepen, zodanig dat deze verenigbaar zijn met de karakteristiek en met de afmetingen van de vaarweg en van de kunstwerken;

dat wij bij besluit van 9 december 2014, nr. 502006/502021 (provinciaal blad 2015, nr. 12) de maximale diepgang van schepen op het gehele Noordhollandsch Kanaal hebben vastgesteld op 2,85 meter;

dat wij deze beperking wensen op te heffen en de toegestane maximale diepgang, behorend bij de Cemt IV-klassificering van het Noordhollandsch Kanaal, op 3 meter willen vaststellen;

dat wij het ontwerpbesluit voor het kenbaar maken van zienswijzen hebben toegezonden aan:
- Koninklijk Nederlands Watersport Verbond te Nieuwegein;
- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB;
- Verbond Nederlandse Motorbootsport;
- Koninklijke BLN-Schuttevaer, regiovertegenwoordiger van Noord-Holland;
- Algemeene Schippers Vereeniging;
- BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart;
- EVO Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport te Zoetermeer;

dat wij het ontwerpbesluit tevens ter inzage op de website van de provincie Noord-Holland voor het kenbaar maken van zienswijzen;

dat Koninklijke BLN-Schuttevaer in een zienswijze heeft verzocht de diepgang op het gedeelte van het kanaal van de Koopvaardersschutsluis tot De Stolpen ter verruimen tot boven de voorgestelde 3,0 meter, dit in verband met de grotere diepgang van zeegaande zandschepen;

dat wij over een grotere diepgang dan 3 meter op het gedeelte Koopvaardersschutsluis-De Stolpen met de Port of Den Helder in gesprek zijn, een en ander in verband met het gebruik van de onlangs in gebruik genomen Kooyhaven;

dat wij naar aanleiding van dat overleg en de zienswijze van Koninklijke BLN-Schuttevaer in een later stadium een grotere diepgang dan 3 meter voor het gedeelte Koopvaardersschutsluis-De Stolpen in overweging zullen nemen;

dat de Algemeene Schippers Vereeniging in haar zienswijze heeft gesteld dat:
1. een diepgang van 3 meter midden in de vaargeul geen probleem zal zijn, maar dat twee schepen met een diepgang van 3 meter elkaar slechts moeizaam zullen kunnen tegemoetkomen en zij wijst daarbij met name op de passage door Alkmaar;
2. de vergroting van de diepgang onnodig is op het traject vanaf het IJ tot sluis Purmerend, omdat daar geen binnenvaartbestemmingen liggen en de maximale lengte daar 65 meter is;
3. 3 meter diepgang op het Noordhollandsch Kanaal enkel zinvol is als ook op de Zaan, het Alkmaardermeer, de Markervaart en de Tapsloot de maximale diepgang naar 3 meter gaat;

dat wij ten aanzien van onderdeel a. van de zienswijze van de Algemeene Schippers Vereeniging van mening zijn dat:
- schepen op het Noordhollandsch Kanaal in de praktijk als gevolg van een gering aanbod varen als in een enkelstrooks profiel;
- de kans dat twee maatgevende schepen van ieder 9,50 m breed en 3 meter diepgang elkaar tegemoetkomen zeer klein is;
- voorgaande overwegingen ook gelden voor de passage door Alkmaar;
- wij het onderwaterprofiel monitoren en zo nodig op grond van de monitoring alsmede op grond van signalen uit de sector zullen ingrijpen om knelpunten op te lossen;

dat wij ten aanzien van onderdeel b. van de zienswijze van de Algemeene Schippers Vereeniging van mening zijn dat:
- de lengte van motorschepen weliswaar is beperkt tot 64 meter in verband met de kolk van de Willem I-sluis en de sluis Purmerend;
- de toegestane scheepslengte en -breedte op het kanaaldeel van het Afgesloten IJ tot Purmerend respectievelijk 86 m en 9 m bedragen teneinde het bevaren van dit kanaaldeel door samenstellen van schepen mogelijk te maken;
- er geen redenen zijn om voor het gehele Noordhollandsch Kanaal niet een diepgang van 3 meter in te stellen;

dat wij ten aanzien van onderdeel c. van de zienswijze van de Algemeene Schippers Vereeniging van mening zijn dat:
- het toestaan van 3 meter diepgang op het Alkmaardermeer, de Markervaart Zuid en de Tapsloot alleen zin heeft als de beheerder van de Zaan, de gemeente Zaanstad, de maximale diepgang op de Zaan overeenkomstig vaststelt;
- dat bovenstaande relevant wordt als de Wilhelminasluis in Zaandam is gerenoveerd;

dat wij gelet op het bovenstaande van mening zijn dat de diepgang van 3 meter voor het gehele Noordhollandsch Kanaal kan worden vastgesteld;

dat wij onze beslissing hebben getoetst aan de door de Scheepvaartverkeerswet beschermde onderstaande belangen:

a. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
b. het in stand houden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
c. het voorkomen of beperken van schade door de scheepvaart aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen of werken gelegen in of over scheepvaartwegen;

en mede aan het belang van het voorkomen of beperken van:

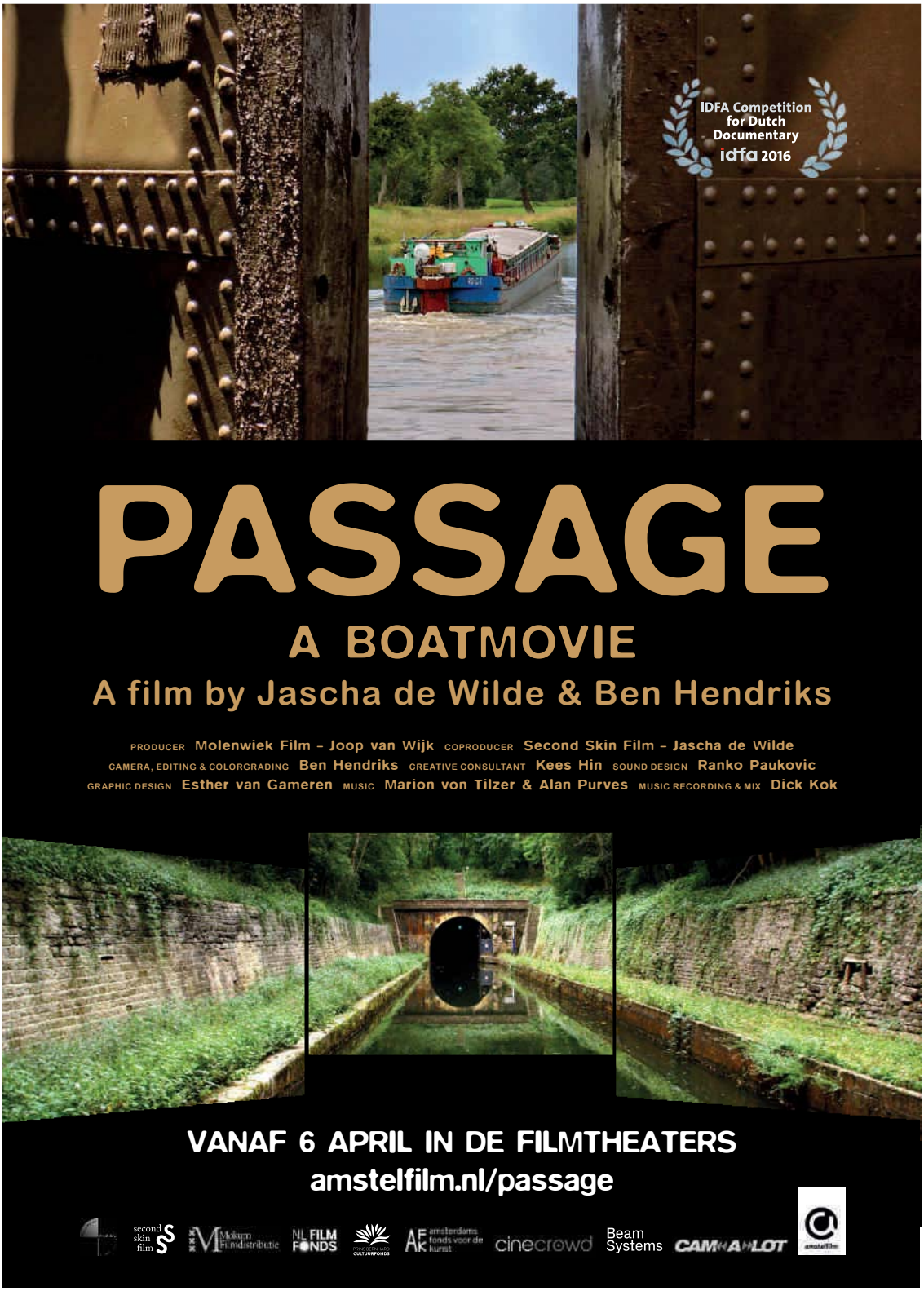
d. hinder of gevaar in het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;

e. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen;

dat met de verwijdering/plaatsing van de verkeerstekens de hierboven onder a. en b. genoemde belangen worden gediend en niet worden geschaad;

dat er, voorzover bekend, geen sprake is van andere relevante belangen die het nemen van dit besluit in de weg staan;
gelet op de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitiereglement;

besluiten:
I. de 'Bijlage scheepsafmetingen' van ons besluit van 9 december 2014, nr. 502006/502021 (provinciaal blad 2015, nr. 12) in onderstaande zin te wijzigen: de scheepsdiepgang op de vaarwegen 1a tot en met 1d (Noordhollandsch Kanaal, van het Afgesloten IJ tot de Koopvaardersschutsluis) wordt vastgesteld op 3 meter;
II. te bepalen dat het besluit van kracht wordt één dag na de dag van uitgifte van het Provinciaal Blad.
Haarlem, 16 maart 2017.
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
J.W. Remkes, voorzitter.
R.M. Bergkamp, provinciesecretaris.
Uitgegeven op 21 maart 2017
Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
R.M. Bergkamp, provinciesecretaris.



Kort verslag route overleg Noord Holland

16 maart 2017

Aanwezig: mensen van BLN, Pleziervaart, EVO, Provincie, Prorail, Trigion, Jachthavenbeheerders, ASV.

Voor mij (Piet Bennik) was het de eerste keer, veel hulp gehad van Andries, mijn dank hiervoor.

Bruggen die vervangen worden en of gerepareerd:

- Er is een nieuwe brug op de vaart Stolpe-Schagen en die heet “de twee zwanen”.
- Brug Knollendam gaat van beheer Zaanstad naar de Provincie. Voor de spoorbrug binnen Den Helder wordt gekeken naar een bestelmogelijkheid i.v.m de bedieningstijd verandering. Dit is met name voor de zandschepen van Spaansen, die willen nogal eens om 17.00 uur erdoor.
- Er wordt ook nog eens gekeken naar het openingsbeleid van de spoorbruggen bij storm. De laatste storm was de Zaan gewoon bevaarbaar maar de spoorbrug was dicht vanwege een nieuw stormbeleid van de spoorwegen.

Verder veel dingen voor pleziervaart.

Inbreng Andries:

- Doorvaartgeld Den Helder en Haarlem afschaffen.
- Auto-afzetplaats Alkmaar creëren.
- Kolhorn omslag: verontdieping aanpakken.
- 24 uur van te voren melden om bruggen te laten draaien naar Kolhorn.
- Knooppunten vaarweg nu ook op Stentec.

Trigion:
Storingen en of klachten:
Bellen met 0800 0200 600 of mailen naar servicepunt@noord-holland.nl
Dit omdat er 80% nieuw personeel op de bruggen zit, kan er wel wat fout gaan.

RWS:
Presenteerde een nieuw systeem voor vaarwegbeheerders om meldingen door te geven.
Dit om verkeerde meldingen zoals in het verleden te voorkomen. Snellere verwerking en niet meer via lange omwegen met ruis op de lijn.

Volgende vergaderdata: 1 juni en 28 september

Foto: Esther Lubbers

Verslag Bijeenkomst Werkzaamheden Zutphen

7 maart 2017

Verslag door Ger Veuger.

Aanwezig
voor ASV: Ger en Jannes Ooms
Voor BLN-Schuttevaer: Fiona Oomen

Wat houden de werkzaamheden in? :

- Een grote renovatie van de bruggen en ook nog van de kade’s in Zutphen.
- Wat betreft de bruggen: het hele project duurt 16 weken,
- Gedurende die tijd is er één-richting verkeer
- Begeleiding door een regelvaartuig dat de gehele periode aanwezig en stand by zal zijn.
- Het beweegbare deel gaat 14 dagen helemaal dicht van 25-07 tot 8-08 -2017, ook als het hoogwater is!.

Op het laatste heb ik nog al heftig op gereageerd maar er is niets aan te doen, het zou 3 jaar duren voor er weer zo’n treinvrije periode voorbij kan komen. Protest over een binnenvaart-vrije periode mocht niet baten.

Deze discussie, was feitelijk 2 jaar geleden al gevoerd en was vastgelegd met instemming van R.W.S. Oost Nederland. BLN-Schuttevaer was er toen ook nog niet bij betrokken.

Als het water laag is wat statistisch heel waarschijnlijk is, dan is er niks loos maar als er 13 meter aan Lobith staat heb je een probleem.

Voor de rest hebben ze dat goed geregeld met op diverse plaatsen waarschuwingsborden over welke kant van de rivier vrij is.

Wat betreft de ligplaatsen :

- De 110 meter boven de brug is gedurende de gehele periode van brugwerkzaamheden niet beschikbaar in verband met de verminderde breedte
- De andere kade verder naar boven is in tweeën gedeeld, tijdens de werkzaamheden aan de kade zal er altijd één beschikbaar zijn en vrij voor de scheepvaart, maar
- Passagiers schepen hebben voorrang (ze worden wel aangekondigd)

Dus in de zomer maanden moeten we ons er niet veel van voorstellen.

Verder:

- Baggeren bij de palen beneden de brug om de waterdiepte op orde te brengen zit er niet in (had eerder aangegeven moeten worden).Is dus niet gebeurd.
- De Industrie haven is gedurende de werkzaamheden havengeld-vrij, de kade in de haven is 110 meter en de diepgang is gelijk aan de diepgang van de kade .

Brief van één van onze leden:

Er is weer heel hard gewerkt bij de ASV. Vandaag ontving ik de nieuwe nieuwsbrief die me er aan herinnerde dat ik ook dit jaar nog geen ASV rekening ontvangen heb en dat ik die als hij kwam ook niet zou kunnen betalen. Het is een raar idee om, om financiële redenen het ASV lidmaatschap te moeten opzeggen.

Ik weet nog dat we lid werden. Bouke en Johan zaten aan het roer. Ik had Pieter naar een openbare vergadering meegesleept, omdat me dat de normaalste zaak van de wereld leek om bij aanwezig te zijn. “Pieter, ben je gek? Waarom ben je géén lid?” vroeg ik hem toen we daar zaten. Eigenlijk wist hij dat niet. Hij was ooit lid van de ONS geweest tot ze hem daar vertelden dat zij niets meer voor hem met zijn “kleine” schip konden betekenen. Daarop had hij zijn lidmaatschap bij de ONS opgezegd en daar was het bij gebleven. Wel vertelde hij dat hij meegedaan had met de stakingen en daarvoor op diverse plaatsen in Nederland actief bij acties aanwezig geweest was.

Het was dan ook vanzelfsprekend dat we die dag ter plekke lid van de ASV werden, daar hoefden we geen nachtje meer over te slapen. We hebben daar geen moment spijt van gehad, want de ASV was de enige die zijn nek voor ons uit stak en daar wilden we graag deel van uit maken. We waren daar zelfs trots op en lieten dan ook geen kans voorbij gaan om daadwerkelijk binnen onze mogelijkheden onze bijdrage te leveren. We deden dat vol overtuiging, wetende dat we voor een goede zaak streden die veel verder ging dan alleen ons eigen belang.

De bijna ondergang van de ASV ging ons heel erg aan het hart maar we realiseerden ons beiden dat wij het niet in ons hadden om een bestuursfunctie op ons te nemen. Hoe groot was onze bewondering voor Willem die het aan durfde de voorzitterstaak op te pakken.

Wat fijn was het om deel uit te kunnen maken van de nieuw opgerichte Denktank. Zeker toen wij eindelijk internet aan boord kregen. Veel zaken echter die daar besproken werden gingen onze pet te boven, maar ondanks dat waren we door de Denktank wel meer bij de ASV als vereniging betrokken dan daarvoor. Ook al zag je de leden niet zo vaak, door al die mails had je wel het gevoel dichter bij elkaar betrokken te zijn.

Later toen ik het te druk kreeg met een inkomen te creëren voor na de binnenvaart, bracht ik Pieter nog naar de vergaderingen en kon ik zelf niet meer aanwezig zijn. Sunniva volgde in die tijd Willem op en ze lijkt wel vastgeroest als voorzitter te zijn.

Wat dat aan gaat komt het me voor dat het gebrek aan voorzitters nog niet opgelost is.

Maar het verheugt ons dat de vereniging nu daadwerkelijk groeiende is en dat de grote schepen de ASV terug aan het vinden zijn.

Zowel Pieter als ik genoten van iedere melding dat er weer een nieuw lid aangemeld was, en dat verheugt mij nog steeds. Zoals hij al zei: Echte liefde gaat nooit verloren, zo gaat het ook met onze liefde voor de ASV.

Voor ons was er maar één bond en dat was de ASV, wat mij betreft zal dat zo blijven.

Groet iedereen van mij en bedank ze dat wij deel van de ASV mochten uitmaken.

Lieve groet en alle goeds,
Nerine

Foto: Liesbeth de Jonge

Vergroenen

Foto: Esther Lubbers

De binnenvaart moet vergroenen dat horen we en lezen we overal.

De uitlatingen dat oude motoren vervuilend zijn is gebaseerd op aannames, omdat er geen real time gegevens zijn. Ook de kreet dat de binnenvaart de slag met de vrachtwagen aan het verliezen is is dubieus. Zoals laatst het programma Zembla heeft aangetoond vindt daar op grote schaal fraude plaats door software te installeren om de katalysator voor de gek te houden. Desalniettemin zijn er wel oplossingen voor de binnenvaart om wat aan de uitstoot te doen.

Dit kan op vele manieren zoals zonnepanelen en windgenerator, maar het allerbelangrijkste waar men naar toe wil is een zo`n laag mogelijke uitstoot. En dit kan grote gevolgen inhouden.

In 2020 geldt voor nieuw in te bouwen motoren de emissierichtlijn EURO STAGE 5 (voor NRMM non road mobile machines): motoren bestemd alleen voor de binnenvaart

Voor de bestaande oudere motoren zijn er verschillende mogelijkheden om de uitstoot te reduceren:

- B.V andere brandstof GTL een motor van 1970 die aan de norm EURO STAGE 3A voldoet volgens de Europese regelgeving die gelijkwaardig zijn aan CCR 2 regelgeving van Straatsburg.
- Toepassing van brandstof-wateremulsie. Voorbeeld hiervan is een Deutz uit 1963 van het motorschip Empresa die aan de CCR2 norm voldoet.
- Het plaatsen van een katalysator waarmee je een NOX reductie kan krijgen van 90 %.
- Een tandje minder hard draaien. Door minder gasolie te verbruiken daalt de CO2-uitstoot.
- LED-verlichting overal. Hierdoor heb je minder energie nodig.

Ter informatie
Momenteel is er nog de mogelijkheid om mee te doen met het project CLINSH (Clean INland SHipping). Zij zoeken nog schippers voor een praktijkproef. Tot 24 April kan men zich daar nog voor opgeven.

Hierbij worden een dertigtal schepen geselecteerd die dan worden uitgerust met apparatuur voor het continu meten aan de pijp. Er wordt aan boord met apparatuur gemonitord gedurende periode waarvan de gegevens worden ingevoerd in een database. De binnenvaartondernemer kan rekenen op een onkostenvergoeding tot 10.000 Euro. Vijftien van deze schepen maken bij aanvang al gebruik van duurzame voortstuwingstechnologie.

Tijdens de meetcampagne zal ook op de andere vijftien schepen installatie plaatsvinden van emissie reducerende technologie of alternatieve brandstof. De schipper ontvangt dan tot 50% van de gemaakte kosten vanuit CLINSH.

Voor meer informatie verwijs ik u naar de website van CLINSH . (www.clinsh.eu)

Zoals iedereen weet staan de ontwikkelingen niet stil en zullen er ongetwijfeld nog andere oplossingen zich aandienen voor oudere motoren. We hebben bij het OTNB-overleg erop gehamerd de regelgeving hierover niet dicht te timmeren, maar juist initiatieven te stimuleren .

Ik dank u voor uw aandacht

Start proef duurzame technieken binnenvaart

Het Europese demonstratieproject CLean INland SHipping (CLINSH) investeert in duurzaam vervoer over water. In februari 2017 start een aanbesteding voor ondernemers die willen investeren in de verduurzaming van hun schip én willen bijdragen aan de kennis over emissiereducerende technieken voor de binnenvaart. De provincie Zuid-Holland is lead partner van CLINSH en investeert samen met 16 partners uit België, Nederland, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

Waarom meedoen?
Op dit moment staat de binnenvaart voor een opgave om te verduurzamen. Dat betekent dat de sector nu moet investeren in schonere schepen. Dit kunnen investeringen zijn in geheel schonere schepen, maar ook in schonere motoren en/of aanpassingen aan bestaande motoren of technieken. Doel is om de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof te verlagen. De internationale eisen op het gebied van energiebesparing en schone lucht worden immers strenger. En opdrachtgevers stellen goede milieuprestaties meer en meer als voorwaarde bij het inkopen van diensten.

Gedeputeerde Rik Janssen: “De binnenvaartsector is een belangrijke schakel in de logistieke keten. Om ook in de toekomst concurrerend te blijven moet de sector nu investeren in schonere schepen. Vanuit het CLINSH project ondersteunen we hen daarbij.”

Selectie
De aanbesteding die in februari start, gaat over de selectie van schepen die willen deelnemen aan CLINSH. Voor het project worden de volgende twee selecties gemaakt:
a) een selectie van 15 schepen die door de eigenaar worden uitgerust met emissie-reducerende technologie of alternatieve brandstof. Voorbeelden hiervan zijn nabehandelingssysteem SCR-DPF, Fuel Water Emulsion, hybride installatie, Liquefied Natural Gas of Gas to Liquid Fuel
b) een selectie van 15 andere schepen die al varen met een emissie-reducerende technologie of alternatieve brandstof.

Op beide groepen schepen wordt apparatuur geplaatst en wordt gedurende 1 tot 2 jaar continu de uitstoot aan boord gemeten. Dit levert waardevolle informatie op over de milieuprestaties én operationele kosten bij toepassing van de verschillende technieken.

Vanuit het project CLINSH wordt een financiële compensatie beschikbaar gesteld voor de diensten en de deelname aan het project. Voor de aankoop en installatie van de technologie kunnen de schippers tot 50% van de werkelijke kosten ontvangen inclusief een onkostenvergoeding van maximaal € 10.000,- per schip. De schippers die al met een emissie-reducerende technologie of alternatieve brandstof varen kunnen per schip max. €10.000,-- onkostenvergoeding krijgen. Daarnaast levert deelname aan het project kennis op over de verschillende technieken en bereikte milieuvoordelen, en een voorlopersrol binnen de sector. Wie deelneemt aan CLINSH kan dus een financiële compensatie krijgen voor het leveren van informatie die de verduurzaming van de binnenvaart kan versnellen.

Over CLINSH
CLINSH is een demonstratieproject dat de effectiviteit en kosten van emissiereducerende technieken en alternatieve brandstoffen vanuit de praktijk in kaart brengt. CLINSH is op 1 september 2016 officieel van start gegaan en wordt ondersteund door het Europese LIFE fonds. De totale projectkosten zijn ruim 8,5 miljoen, waarmee 17 partners samen met het Europese Life Fonds investeren in diverse projecten die bijdragen aan een duurzame binnenvaart.

Bent u de koploper die meedoet met CLINSH? Om op de hoogte gehouden te worden van de aanbesteding kunt u uw naam en e-mail adres achter laten op www.clinsh.eu (klik op de button ‘tender registration’). Vragen? Mail naar tender-clinsh@pzh.nl

Maritieme Werkconferentie

De ASV heeft een uitnodiging ontvangen van de maritieme werkconferentie die op woensdag 1 februari plaatsvond en waar de ASV met drie personen aanwezig was (Piet Bennik, Esther Lubbers, Sunniva Fluitsma) om te proberen vanuit de praktijk onze inbreng te geven. De bedoeling is dat deze 150 aanwezigen veelal van het ministerie IenM en Economische Zaken, het maritieme beleid voor de volgende twee jaar vormgeven.

Tijdens de introductie merken we dat er veel trots is op Nederland als maritiem land, maar geen enkele trots op het feit dat we zo'n grote diversiteit van de binnenvaartvloot hebben (nog wel) of de hoeveelheid tonnen die we vervoeren in Nederland en ook de EU. De brancheorganisaties waren uitgenodigd maar er waren nauwelijks binnenvaartschippers aanwezig.

Ook nu weer blijkt dat iedereen praat over de binnenvaart maar nauwelijks mét de particuliere schippers in de binnenvaart. Tevens gaat men er bijna altijd van uit dat schepen altijd non stop op de Rijnvaart zitten en vervolgens daar beleid en regels op maken samen met Europese Unie en CCR, terwijl een groot deel van de binnenvaart niet op de Rijn komt of slechts op een klein deel om verder te gaan via de vele kanalen die aansluiten op de Rijn.

Zodat de schippers die vaak compleet anders werken dan de grootste rederijschepen op de Rijn, een andere vaart heeft, met veel minder personeel werkt, zich dan ook maar aan dezelfde regels en beleid moeten houden. Dit omdat de overheden uniforme regelgeving willen, en denken dat de regels van de Rijn goed zijn voor elk vaarwater. Dat frustreert , *zoals ook de enorme regeldruk zonder enig onderzoek naar nut of noodzaak* die niet afneemt maar ongelooflijk toeneemt. Zo lijkt het ook dat men geen, of in ieder geval te weinig belang hecht aan de andere, vaak ook kleinere vaart. Alsof men deze groep al opgegeven heeft.

Tijdens de conferentie hebben we de voor de hand liggende zaken voor het voetlicht proberen te brengen. Het punt is dat er al zo veel ideeën als "waar" in de hoofden zitten dat het alleen al veel werk kost om die vooroordelen en aannames te bestrijden en daar was trouwens ook helemaal geen tijd voor. Deze tunnelvisie is zeker ook aanwezig bij onze minister, en zo ervaren wij te vaak bij overleggen, dat onze kritieken, visies en input, als beledigend ervaren worden in plaats dat men hier zijn voordeel mee doet en serieus bekijkt of er terechte opmerkingen zijn.

Zomaar wat geluiden die er te horen waren:

- Beleidsmedewerkster opende het ronde-tafel gesprek met de woorden dat er veel sneller dan op de weg onbemand gevaren gaat worden,
- Ook kwamen de zwemvesten voorbij: en "die schippers maar klagen dat pleziervaart het niet hoeft, wij zijn als schippers professionals waar klagen we over!"
- De geluidseisen: dat die tegen worden gehouden door bepaalde groepen,
- Er werd beweerd dat schepen van 70/80 jaar oud de innovatie tegenhouden,
- Er moet geen haalplicht zijn voor de controlerende instanties maar een brengplicht,
- Varen als way-of-life is onprofessioneel, en zo nog meer bla bla
- "We moeten meer samenwerken"
- "De papa-mama-bedrijfjes zorgen ervoor dat het niet goed gaat in de binnenvaart"
- Oude schepen zijn vuil, etcetera
- We moeten digitaliseren, innoveren, vergroenen en professionaliseren

Al met al denk je "doen we wel eens wat goed?" Ik denk van wel, immers worden er vele tonnen vervoerd. Waar zou Nederland zijn zonder binnenvaart? Maar wanneer je als overheid enkel de regels opschroeft (alsof er anders niks goed gaat) en lijsten opsomt van wat er nog meer moet veranderen en verbeteren en zo, geeft zij een duidelijk signaal af, wat wij onterecht vinden.

Als wij weggezet worden als pappa-mammabedrijven, is dat zeer denigrerend en beledigend! Het is toch echt zo dat heel het MKB uit familie bedrijven bestaat, die toch erg bepalend zijn voor de Nederlandse economie, draait niet half Nederland op het MKB? En dat is voor de particuliere binnenvaart niet anders. Waarom deze minachting?

Bij het onderwerp 'concurrentiekracht binnenvaart' hebben wij erop gewezen dat de particuliere binnenvaartschipper geen kans maakt tegen multinationals als Imperial en dus ook niet in een samenwerkingsverband. Daarom hebben we werkelijke markttransparantie nodig, waarbij opgemerkt moet worden dat de vertegenwoordiger van de EVO daar positief op reageerde, of was dat theater?

De ASV heeft benadrukt dat samenwerken ook een doel moet hebben. Toen maar gezegd bleef worden dat het doel 'het voortbestaan van de binnenvaart' voldoende moest zijn om samen te werken, hebben wij namens de ASV duidelijk gemaakt dat we het zat zijn steeds te horen dat schippers niet samen zouden willen werken. Dat wij in het verleden meermalen hebben bewezen dat wij dat willen en kunnen maar dat het dan niet mag van de ACM en we van overheidswege worden gedwongen te stoppen met een samenwerking die wel ergens toe leidt (schippersbeurs, EUBO). Schippers kregen te veel marktmacht zei men: maximaal 500.000 ton mag een samenwerkingsverband behelzen, terwijl Imperial (goed voor 20 miljoen ton lading) een soort Agora heeft met eigen veilingmeester die bepaalt of een reis doorgaat of niet. Wij hebben op dit moment geen vrije markt.

Iedereen heeft het er over dat de binnenvaart moet digitaliseren, met welk doel is niet benoemd, wij haakten in op Agora, immers vanuit je stuurhut met gebruik van internet de veilingsite bekijken en op vrachten bieden, dat is digitaliseren en door minder leegvaart is het minder belastend voor het milieu. Als uiteindelijk de

Foto: Corrie Last

binnenvaart meer verdient door Agora, is vergroenen ook haalbaar. Misschien is er geen bevrachter meer nodig dus betere vrachten voor de schipper.

De ASV heeft net als BLN in dit kader ook gepleit voor (Europees, integraal) vervoersbeleid. Wij hebben het Europese witboek genoemd waar ondanks de vele files op de snelwegen, nagenoeg niets mee gedaan wordt.

Bij het onderwerp 'bereikbaarheid Nederland' is er vanuit de ASV aangegeven dat wat ons betreft de drempels voor de binnenvaart alleen maar groter worden. Drempels als spitssluitingen en beperkte bedieningen van kunstwerken, et cetera. Dit was niet wat men wil horen, want we moeten het vooral over nieuwe grote projecten hebben waardoor er nog meer tegelijkertijd vervoerd kan worden.

Dat men tegelijkertijd heel veel aan het verliezen is, dringt niet door en had ook de interesse niet van de meeste aanwezigen. Het feit dat de kleine binnenvaart verdwijnt, kan niet rekenen op grote aandacht. Ook hebben we wederom het belang van de spuisluis Terneuzen benadrukt, ondanks de kosten van 20 miljoen. Het is niet te geloven dat anno 2017 men de keuze heeft gemaakt dat die er niet moet komen, en bij hoog en laag water de sluis gesperd wordt.

Innovatie blijkt een doel op zich. Waar die innovatie toe leidt of wat de prijs is (zie de 'bakjes van Weyts') lijkt er niet toe te doen. Ronduit schokkend vond ik het dat tijdens de Maritieme Conferentie nauwelijks één ambtenaar iets wist van het feit dat zo'n groot deel van de binnenvaartvloot op korte termijn verdwenen zal zijn en daarmee de haarvaten van de vaarwegen nutteloos worden voor vervoer over water. Laat staan dat men ook nog maar gehoord had van iets (wat toch zo'n grote impact op het bestaan van de particuliere binnenvaartschipper heeft) als de CCR.

De ASV vraagt zich af: Waar is de strategie van IenM dan op gebaseerd?

In de wandelgangen heeft de ASV daarover nog een gesprek gehad met een senior beleidsmedewerker van het ministerie (Rijnvaartcommissaris) waarbij de ASV uitsprak dat wij niet begrijpen hoe het ministerie van IenM willens en wetens in hun cijfers, prognoses en verwachtingen nergens rekening houdt met het verdwijnen van in ieder geval de binnenvaartvloot tot 1.000 ton, op redelijk korte termijn. Dan is het antwoord: "Ik heb mijn best gedaan." En: "In België hebben ze dat probleem opgelost." (doelend op de bakjes van Weyts).

Als de ASV dan de vraag stelt hoe die bakjes een reis naar Lyon zouden volbrengen zonder woning, wc of zelfs maar drinkwater, worden we wat ongeloofwaardig aangekeken. Een antwoord komt er niet.

Dit was een impressie van deze dag. Vrolijk zijn degenen die er namens de ASV waren niet van geworden. **Maar welke conclusies er getrokken zijn uit deze werkconferentie? Daarover werden we in het ongewisse gelaten.**

Nieuwe keuringsinstantie voor de binnenvaart

BSC (Bureau Scheepvaart Certificering)

Bureau Scheepvaart Certificering, kortweg BSC, is de nieuwe keuringsinstantie voor de binnenvaart. Naast het NBKB en Register Holland is BSC het derde bureau dat zelfstandig geaccrediteerd is en een aanwijzing heeft van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT).

De heer Robin Hoekstra van deze keuringsinstantie wil zich onderscheiden door een transparante en efficiënte manier van werken en klantgerichte dienstverlening tegen een concurrerend tarief.

Een belangrijk instrument hiervoor is de webapplicatie. Deze zorgt ervoor dat de scheepseigenaar zelf inzage heeft in het dossier van zijn of haar schip.

BSC schrijft aan ons dat men bovendien een stukje extra service levert door haar klanten tijdig te informeren over de verloopdata van de scheepspapieren.
Kortom: er valt weer wat meer te kiezen voor varend Nederland en dat is een goede zaak!

De binnenvaart krijgt eindelijk een wet- en regelgeving website

ROTTERDAM, 10 april 2017- Het NBKB start op eigen initiatief de website "www.binnenvaartwet.eu" waarmee het voor schippers en inspecteurs makkelijker wordt om de wet- en regelgeving van de binnenvaart op te zoeken. De website gaat in april 2017 online. Tegen een jaarlijkse bijdrage krijgen gebruikers toegang tot alle content die beschikbaar wordt gesteld op de website.

Het NBKB certificeert binnenvaartschepen onder mandaat van ILenT. Gebleken is dat het lastig is de juiste nationale en internationale binnenvaart wet- en regelgeving te vinden waaraan een vaartuig moet voldoen. Om die reden heeft het NBKB een website ontwikkeld. Op de website is de totale geüpdatete binnenvaart wet- en regelgeving opgenomen.

Een team NBKB-specialisten houdt de site in stand en up-to-date. Dit vraagt natuurlijk veel werk. Via een abonnement kunt u de wet- en regelgeving downloaden. U kunt kiezen tussen 2 abonnementen:

- Een volledig abonnement: voor de volledige wetgeving welke dan ook uiteraard gedownload kan worden. De kosten voor een volledig abonnement zijn EUR 150,- per jaar, exclusief BTW
- Een beperkt abonnement: voor diegene die uitsluitend de wet- en regelgeving waarvan tijdens het inspecteren ten behoeve van de certificering gebruik gemaakt wordt, inzichtelijk willen hebben en kunnen downloaden. De kosten voor een beperkt abonnement zijn EUR 35,- per jaar, exclusief BTW

Om alle wet- en regelgeving overzichtelijk en gebruiksvriendelijk te houden, wordt er op de website gebruikgemaakt van een mindmap dat een overzicht van de volledige wetgeving voor de binnenvaart geeft. Tevens worden de abonnees automatisch geïnformeerd wanneer er wijzigingen in de wet- en regelgeving doorgevoerd worden.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met H. Arntz, Directeur NBKB.
Tel. 010-302 20 50, e-mail: h.arntz@nbkb.nl.

Ongeval sluis Don - Frankrijk

Berichten luidden dat er een schip tegen de deuren van de sluis van Don gevaren is. Naar aanleiding daarvan is de ASV gebeld door de betreffende schipper van het schip, de Reginald.

Zoals de schipper ons wist te vertellen is er voor tienduizenden Euro's schade aan het schip, met name de stuurhut en besturing hebben grote schade opgelopen.

Prompt verscheen er een stuk in "La Voix du Nord", waarin de schuld, na een gesprek tussen de verslaggeefster en de sluismeester, volledig bij de schipper wordt gelegd: hij zou door rood licht zijn gevaren. Er is geen gesprek met de schipper geweest. Die verklaarde tegen de ASV dat hij, opvarend achter de "Addio", beide schepen bij de sluis gemeld had en als 2e, bij groen licht, de sluis bijna invoer, toen de deur ineens ging zakken. Hij kreeg het schip niet meer stil, met als gevolg, dat de deur de stuurhut en roef zwaar beschadigde. De schipper kon uit de stuurhut naar voren vluchten, zijn partner kon de roef niet meer uit en werd op een haar na geplet. De situatie ter plekke (opvarend) is, dat de lichten van de sluis enkele scheepslengtes beneden de sluis staan, zodat de sluismeester ze best al rood gezet kan hebben toen de schipper die al gepasseerd was. Er is direct politie en brandweer aangerukt, de politie heeft wel met de sluismeester gesproken, maar geen verklaring aan de schipper gevraagd. Raar, als je ervan beticht zou worden, door rood te zijn gevaren. De EOC en Rechtsbijstand zijn al ingeschakeld.

De ASV heeft zich behoorlijk gestoord aan het krantenartikel (erg eenzijdige berichtgeving, de schuld werd direct bij de schipper gelegd) en Jos Evens (ASV) heeft hen daarover gebeld. De redactie kon er niets over zeggen, ze zouden het met de schrijfster bespreken en terug laten bellen.

Voorlopig was de insteek, dat het schip met enkele noodreparaties de reis naar Berry-au-Bac zou afmaken en daarna in Chalons-en-Champagne terug zou laden voor Lieshout en daarna gingen repareren. De ASV heeft erop aangedrongen het daar met de EOC nog eens serieus over te hebben, aangezien de veiligheid dan buiten elke discussie moet staan en ook een claim over verlette tijd niet in gevaar mag komen. VNF kennende, zoals de indruk bij de ASV is gezien de ervaringen in het verleden, zal alles gaan proberen om hun verantwoordelijkheid te ontwijken.

De ASV wordt door de schipper op de hoogte gehouden over de ontwikkelingen. Wij wensen de schipper en zijn vrouw heel veel sterkte bij deze nare situatie.

PLATFORM
ZERO INCIDENTS

RISICO-INFORMATIEBLAD NR. 01-01: LEGIONELLA

Achtergrondinformatie

Wanneer het (drink-)water Legionella bacteriën bevat, is deze gevaarlijk als er **waternevel ingeademd** kan worden (zoals bij de douche of via de airconditioning). De bacterie nestelt zich in de longen waardoor iemand besmet raakt. De eerste ziekteverschijnselen (incubatietijd) ontstaan tussen de 2 tot 19 dagen.

De Legionellagriep (Pontiac) lijkt op een gewone griep met verschijnselen als koorts, hoofdpijn, spierpijn en hoesten. Doorgaans gaat deze griep zonder behandeling over. De Veteranenziekte (Legionairsziekte) begint met de griepverschijnselen en kan daarna uitbreiden tot longontsteking en koorts boven 39°C. De ziekte, kan alleen aangetoond worden via een bloed- of urinetest en is goed te behandelen met antibiotica. De veteranenziekte is in 5 tot 25% van de gevallen dodelijk.

Het is van belang dat koud water niet opwarmt (< 25 °C) en warm water niet afkoelt (> 60°C), sediment of biofilm te voorkómen en stilstand van water te vermijden.

Voorkomen

- Opstellen RI&E en Legionellabeheersplan;
- Training personeel;
- Gebruik UV licht;
- Regelmatig (maandelijks) ontkalken van de houder van de UV-lamp;
- Filters (regelmatig schoonmaken en vernieuwen);
- Injecteren Chloor (b.v. systemen van Tristel);
- Douchekoppen regelmatig ontkalken;
- Wekelijks doorspoelen warmte tappunten (15 minuten bij minimaal 60°C);
- Rondpompen drinkwater.

Legionella besmetting drinkwater (>100kve)

Beperken

- Chloor toevoegen (b.v. Hadex), bestrijdt legionella maar wordt in een paar weken afgebroken. (**NB** Chloor is schadelijk voor de gezondheid, waardoor er andere risico's ontstaan);
- Uitvoeren drinkwatertests (riskbased) door een competente organisatie;
- Anti-Legionella douchekoppen;
- Alert zijn op ziekteverschijnselen bemanningsleden.

WER/Richtlijnen/Convenanten

Arbeidsomstandighedenwet (Artikel 5)

Arbeidsomstandighedenbesluit (art. 4.85, 4.87a en 4.87b)

Overige bronnen

Arbo-informatieblad Nr.32 LEGIONELLA

Bijlagen

Input Legionellabeheersplan

BIJLAGE:
INPUT LEGIONELLABEHEERSPLAN

Naast de maatregelen die worden genomen, kunnen de onderstaande elementen in het legionellabeheersplan worden opgenomen:

- een systematische beschrijving van de betreffende installatie(s);
- een beschrijving van de kritische aspecten van de installatie(s) met inbegrip van de situatie waarbij er sprake is van stilstand van een installatie of delen van een installatie;
- een tekening of schema met de actuele indeling van de installatie inclusief de onderdelen die tijdelijk buiten gebruik zijn;
- een beschrijving van de juiste en veilige werking van het systeem;
- een beschrijving van het reguliere onderhoud en beheer van installaties;
- een overzicht van gegevens over de aard en kwaliteit van het water dat wordt gebruikt voor suppletie van installaties;
- een beschrijving van alle uit te voeren controles, inclusief de controle op de aanwezigheid van legionella (ter controle op de effectiviteit van de maatregelen);
- een overzicht van de actieniveaus die worden gehanteerd (fysisch, chemisch en microbiologisch waaronder legionella) waarbij (nood)maatregelen worden getroffen, inclusief een beschrijving van die (nood)maatregelen. Voor luchtbevochtingsinstallaties en andere waterinstallaties is 100kve/l een voorgeschreven actieniveau waarbij maatregelen moeten worden getroffen of bestaande maatregelen moeten worden aangescherpt;
- een beschrijving van de maatregelen die worden genomen bij calamiteiten;
- een logboek, waarin aantekening wordt gemaakt van:
    - de uitgevoerde beheersmaatregelen;
    - de verrichte onderhoudswerkzaamheden;
    - de aangebrachte wijzigingen in de installaties;
    - de aangebrachte wijzigingen in onderhoud van installaties;
    - de resultaten van uitgevoerde controles (analyseresultaten en inspectieresultaten);
    - algemene bijzonderheden over de werking van de installaties.

FLITSLAMPJES

Wat gebeurt er met geld van geïnde boetes?

Alle opbrengsten worden afgedragen aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
ILT valt direct onder Ministerie IenM.
Dus: IenM heeft baat bij veel en hoge boetes!

ASV: Bij de politie werd dit als een perverse prikkel gezien en is het feit dat een eigen departement er baat bij kan hebben terug-gedraaid zie onderstaande artikelen.

https://www.nrc.nl/nieuws/2016/09/22/kamer-wil-einde-aan-perverse-prikkel-verkeersboetes-a1522874?utm_source=nrc.nl

Of dit

http://m.telegraaf.nl/binnenland/article/26663530/eind-pervers-systeem-verkeersboetes?utm_source=whatsapp&utm_medium=referral&utm_campaign=whatsapp&utm_content=whatsapp-mobile

Op Eenvandaag

En weer vindt minister Schultz dat ze een aangenomen motie niet kan uitvoeren.
Maar waar ze bij de binnenvaart weigert na te denken over de torenhoge boetes voor de binnenvaart bij een minimale vaartijd-overschrijding wil ze de vrachtwagenchauffeurs als enige land geen strobreed in de weg leggen bij de lange uren in de cabine.

Zie http://binnenland.eenvandaag.nl/tv-items/71925/_optreden_tegen_kamperende_chauffeurs_

Nederland moet gaan optreden tegen met name Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs die in weekenden op parkeerplaatsen langs de snelweg bivakkeren. De Tweede Kamer nam een motie van die strekking onlangs kamerbreed aan. Maar volgens minister Schultz van Infrastructuur en Milieu is het plan onuitvoerbaar.

2016: in geen enkel kwartaal omzetgroei

We lezen in Nu.nl (ANP) dat de omzet in de transportsector vorig jaar voor het eerst sinds 2009 is afgenomen. Volgens het ANP komt dit vooral door de overcapaciteit aan schepen en lage tarieven in de zee- en binnenvaart.

De totale omzet in de sector kwam vorig jaar bijna 0,5 procent lager uit, blijkt uit nieuwe cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

In het derde kwartaal daalden de opbrengsten ongeveer 1,4 procent ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. De binnenvaart boekte in 2016 in geen enkel kwartaal omzetgroei. In de laatste maanden bleef de krimp wel beperkt door een periode van laag water. Hierdoor konden schepen minder zwaar worden beladen, wat gunstig is voor de vrachttarieven. Maar als je minder tonnen mee kan nemen horen die tarieven per ton wel navenant te stijgen om dezelfde omzet te houden, dus hoe positief dit nieuws is?

Uiteindelijk zette de binnenvaart over de gehele linie 6 procent minder om, terwijl spoorvrachtvervoerders en vrachtwagenbedrijven hun opbrengsten zagen aandikken. De verwachtingen voor de komende tijd zijn dus ook nog niet heel hooggespannen. Ondernemers in de sector rekenen per saldo op een daling van de omzet in het eerste kwartaal van 2017.

Duitsland: In 2016 is het binnenvaartvervoer in Duitsland teruggelopen met 1,8 miljoen ton, het spoor verloor ca. 6 miljoen ton, vervoer over de weg steeg met 51 miljoen ton.

Nieuw bedieningspersoneel Noord Holland

Bij storingen en of klachten: Bellen met 0800 0200 600 of servicepunt@noord-holland.nl
Omdat er 80% nieuw personeel op de bruggen zit, kan er wel wat fout gaan.

Rotterdam

Over de ingestelde vaarsnelheid, in de stad en op het Hartelkanaal. Eerst was het een proef, nu definitief een wettelijke verordening. Terwijl je op het Hartelkanaal langs de meest vervuilende uitstoot vaart, plus die overvolle rijksweg.

Dankbaar zijn de schippers over de nieuwe auto afzetplaats in de Margriethaven

Er is een nijpende gebrek aan ligplaatsen Zwijndrecht Dordrecht

TEKEN DE PETITIE AANGAANDE HET BOETEBELEID
https://stopklopjachtopbinnenvaart.petities.nl/

Gratis drinkwater voor de binnenvaart in de Amsterdamse haven

Havenbedrijf Amsterdam biedt, in het kader van het programma 'Binnenvaart | Klant Centraal', binnenvaartschippers per direct 6m3 gratis drinkwater per etmaal aan op de Haparandadam (Houthavens). Het recht op afname van 6m3 drinkwater zit nu inbegrepen in de tarieven voor 'binnenhavengeld beroepsvaart'. De software voor de administratieve afhandeling is ingeregeld en de regeling voor gratis gebruik van de voorziening wordt toegevoegd aan de algemene voorwaarden. Het drinkwaterpunt op de Haparandadam is te bedienen met de SAB-kaart met nultarief (ook wel ecokaart genoemd) van de Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart. Voor watergebruik boven de 6m3 ontvangen schippers automatisch een factuur.

Het aanbieden van gratis drinkwater aan de binnenvaart in de Amsterdamse haven is het resultaat van een voorzieningenactieplan die het Havenbedrijf samen heeft opgesteld met binnenvaartvertegenwoordigers BLN-Schuttevaer, Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) en Tankrederij VT/Centraal Bureau voor Rijn en Binnenvaart (CBRB). Het Havenbedrijf is tevens, in samenspraak met de binnenvaartvertegenwoordigers, gestart met de voorbereidingen voor een tweede drinkwaterpunt in de Amsterdamse haven en verwacht in maart te starten met een proef met een gratis inzamelpunt voor huisvuil, glas en papier. Dit gratis inzamelpunt wordt eveneens op de Haparandadam aangeboden.

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : ……

Voornaam : ……

Geboortedatum : ……

Post / waladres : ……

Postcode en plaats : ……

Naam schip: m/s s/s : ……

Telefoonnummer(s) : ……

Faxnummer(s) : ……

E-mail : ……

Tonnage : ……

Rechtsbijstandverzekering : ……

VERKLARING

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

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

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

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

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

Aanmeldingsformulier donateur

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

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

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: …….. Datum: ……..

Handtekening:

……

uit de statuten:

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

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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