ASV Nieuwsbrief

April 2018

Petitie
Geef de binnenvaart TOEKOMST

PETITIE!
Voorjaarsvergadering
Politiek, politiek
Nautisch-Technisch
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A ASV V
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
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl
Tel: +31652886388

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Sunniva Fluitsma, Jos Evens, Benjamin Lubbers, Doortje Grooten, Corrie Last, Ger Veuger, Liesbeth de Jonge, Jessica vd Akker.

INHOUD

Voorwoord
4 Toekomst

Petitie
5 Geef de binnenvaart toekomst

Ledenvergadering 18 maart 2018
6 Rede ledenvergadering
7 Verslag ledenvergadering
11 Jaarverslag

In Memorium

La douce France
14 Crisisberaad La Glissoire
16 Gedupeerde schippers vormen een front
16 Schippersacties bij Vives Eaux (Seine)
17 Hoog water

Nautisch Technisch
sociaal-economisch:
19 Stijging kosten binnenvaart zet door

Vergroening:
19 Verslag bijeenkomst vergroening
20 Ronde tafelgesprek vergroening

Ligplaatsen
20 Persbericht Rijnvaart ligplaatsen
21 Ligplaatsen Botlek
21 Nieuwsbrief Maashaven
22 Versterking Rijnkade Arnhem

Helmond
23 Brief Helmond
23 Helmond (bezwaar aangetekend tegen schutbeleid)
24 Helmond (voorlopige voorziening aangevraagd)

Havengelden
24 Aanmelding haven bezoek Lochem

Algemeen
25 Zienswijze oeververbiningen Noord Holland
25 Terneuzen
26 Plantool Terneuzen
27 Havenbedrijf Twente vraagt om input binnenvaart
28 Statenvergadering in Lelystad over de verkorte sluizen
29 Aanpassing schutlengtes en breedtes Flevopolder
30 Aanleg Park Mercatorinsel Hafenmund Ruhrort

Royerssluis
30 Havenbedrijf beslist om Royerssluis te renoveren
31 Zienswijze ASV spitssluitingen Royerssluis
32 Reactie KBV betreft spertijden Royerssluis
33 Begeleidend schrijven invuldocument

Juridisch
34 Privacywetgeving
34 Foutvracht

CCR
35 CCR en CESNI
35 Verslag CCR 6 maart 2018
37 Officiële reactie aangaande geluidseisen

Opinie
39 De toekomst van het groene Romeinse Rijk van Nijmegen
41 Wonen aan het water
42 AIS verplichting en consequenties
42 Reacties op ASV bericht AIS en privacy
43 Uit de brief van de Minister betreffende AIS

Politiek
44 ASV op bezoek bij de politiek, de politiek op bezoek bij de ASV
45 Motie uitzonderen scheepvaart bij verbod op mobiel gebruik in het verkeer
45 Effectievere handhaving op snelvaren met moderne meetmethodes

ILT/boetebeleid
46 Reactie ASV op offerte evaluatie boete en handhavingsbeleid

47 Flitslampjes

48 Jaarverslag Steunpunt Binnenvaart

Toekomst

Op 29 maart jl. is de petitie gelanceerd “Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot”.

Tijdens de ledenvergadering hebben de leden massaal voor de mogelijkheid gestemd om de petitie uit te doen gaan. De leden waren ervan overtuigd, dat de onzinnige geluidseisen en de manier waarop daarmee omgegaan wordt, duidelijk maakt dat ons eigen Ministerie onze binnenvaartvloot niet wil beschermen. In ieder geval niet de gehele binnenvaartvloot.

En terwijl de klok voort tikt, is de hele vaste Kamercommissie in de Tweede Kamer vervangen door nieuwe Kamerleden, die dus niet bij de hoorzitting zijn geweest, waar de ASV de Kamer heeft weten te overtuigen dat de CCR-regelgeving niet gestoeld is op ongevallen of onveiligheid, maar dat deze puur berust op het moedwillig uit de vaart laten nemen van duurzame binnenvaartschepen.

Omdat de klok voort tikt en het, mede door deze hoorzitting, afgedwongen moratorium van onder andere de geluidseisen, in 2020 afloopt, moet er iets gebeuren.

Omdat de klok voort tikt en de moties, die zijn aangenomen om de diversiteit van de vloot te waarborgen, niet worden uitgevoerd, heeft de ASV de handschoen weer opgepakt om nu dan maar een petitie aan de Kamer aan te bieden.

En gelukkig merken we dat de petitie getekend wordt, en hoe! De handtekeningen komen uit heel Nederland en daarbuiten en zijn van allerlei ongeruste ondertekenaars, zoals schippers, maar ook verkeersbegeleiders en ondernemers, werkzaam in bedrijven die met de binnenvaart te maken hebben.

Dat het argument veiligheid, waardoor deze regelgeving de schippers opgelegd is, voor een groot deel een schijnargument is, heeft de ASV allang aangetoond. Toch blijft men dat argument tegen de schippers en de ASV in het bijzonder gebruiken.

Maar die regelgeving wordt opgelegd, terwijl er geen bewijs is van nut, noodzaak of haalbaarheid, zoals we bij de CCR-regelgeving hebben zien gebeuren; diezelfde veiligheid lijkt in zaken, waarvan wij denken “dat is van groot belang”, opeens geen rol meer te spelen.

Hoeveel voorbeelden heeft de ASV al aangedragen van onveilige afloopmogelijkheden, schippers die opgesloten zitten achter hekken, onveilige afmeermogelijkheden en/of auto afzetplaatsen? En daar wordt over het algemeen maar heel lauw op gereageerd.

Bizar als je ziet hoe snel een motie aangenomen wordt om te onderzoeken of het mogelijk is schippers te beletten hun mobiele telefoon te gebruiken, terwijl we over al die ligplaatsen en dergelijke geen motie zien.

Het lijkt er steeds meer op, dat er niet vanuit de praktijk wordt gedacht, maar dat er gedacht wordt vanuit een “Papieren veiligheid in de binnenvaart”.

Het is voor de schipper toch niet meer te begrijpen:
Nu is de Onderzoeksraad van veiligheid bezig in de laatste fase met het ongeval Grave. Dit ongeluk is 29 december 2016 voorgevallen..

Hoe is het nu mogelijk, dat na alweer 15 maanden onderzoek er nog steeds geen verslag is?

Nu zijn de bestuurders tegenwoordig erg van de cijfertjes, dus onderstaande cijfers, die laten zien hoeveel werkuren hier al aan besteed zijn, zullen deze bestuurders aanspreken:

- 15 maanden onderzoek betekent 429 dagen, waarvan 140 dagen weekend en feestdagen zijn.
- Tussen 29 december 2016 en 1 april 2018 hadden er al 289 werkdagen aan dit onderwerp besteed kunnen worden.
- 289 dagen x 8 arbeidsuren = 2312 uren onderzoek.

In welk tempo wordt hier gewerkt? Of is de binnenvaart zo complex geworden en/of spelen er andere belangen?

Als wij dan zien, waar wij als eigenaren van de binnenvaartschepen allemaal aan moeten voldoen en welke termijn ons daar doorgaans voor gegund is, is dit zacht gezegd “opvallend”.

Want de eigenaren van de binnenschepen moeten alle werkzaamheden hebben verricht en dat aantoonbaar maken via een papiertje, dat tegenwoordig met een duur woord “certificaat” wordt genoemd. Hiermee moeten ze de veiligheid van hun schip aantonen.

De veiligheid aantonen door de eigenaar kost een groot bedrag aan geld en ook een hoop verloren tijd.

Als men niet aan ALLE veiligheidseisen voldoet, blijken de handhavers ook nog eens streng.

Het zou fair zijn, als de Onderzoeksraad van veiligheid nu eens de gekte van de veiligheidscertificaten naar voren gaat brengen.

Stuurhuizen, motorbedieningen en stuurwerkbedieningen hebben allemaal een keuring met certificaat; toch gebeuren er nu nog steeds meerdere heftige ongelukken. Hoe komt dat? De ASV heeft al jaren geleden aangekondigd, dat het aantal ongevallen zou toenemen. Simpelweg omdat de werkdruk enorm is in de binnenvaart en de economische omstandigheden slecht zijn. Dat houd je een paar jaar vol, maar na jaren heeft dat een prijs. Die prijs heet menselijk falen, ontstaan door oververmoeidheid, geprikkeldheid en/of geen uitweg meer zien.

Het wordt steeds ongeloofwaardiger hoe er omgegaan wordt met de veiligheid in de binnenvaart. Die certificaten blijken niet HET antwoord te zijn, anders was het onderzoek allang afgerond.

Wil men de binnenvaart in alle opzichten een veilige toekomst geven, dan moet er heel wat veranderen. En die verandering moet plaatsvinden in het hart en hoofd van de beleidsmakers; NIET in het opleggen van nog meer certificering.

Dorothe Grooten-Wendt
Sunniva Fluitsma

De ASV heeft een petitie gelanceerd:

Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot

De Algemeene Schippersvereeniging heeft de petitie, gericht aan de Tweede Kamer, gelanceerd als laatste middel om de waardevolle binnenvaartvloot voor (nog meer) afbraak te behoeden.

- Hoewel al eerder in een hoorzitting de Tweede Kamer overtuigd was van de onzinnigheid van de CCR regels
- Hoewel er al sinds 2002 aangetoond is dat de eisen opgesteld zijn met de bedoeling de bestaande vloot te saneren
- Hoewel we inmiddels weten dat daarmee alle kleinere binnenvaartschepen zullen verdijnen (schepen tot 1.500 ton)
- Hoewel dat in strijd is met het Europese witboek vervoer (Waarbij men juist vervoer van de weg naar het water wil halen)
- Hoewel het in strijd is met de roep om duurzaam vervoer
- Hoewel hele delen van Nederland van vervoer over de weg afhankelijk worden
- Hoewel een verkeersinfarct dreigt waar juist vervoer over water die druk zou kunnen doen afnemen
- Hoewel moties zijn aangenomen om kleinere schepen te vrijwaren van regelgeving waar men niet aan kan voldoen (moties die niet uitgevoerd worden)
- Hoewel aangetoond is dat door deze regeldruk investeringen gericht op vergroening niet gedaan kunnen worden
- Hoewel dat allemaal al lang bekend is blijft men doorgaan op deze eenmaal ingeslagen weg

Onderzoeksbureau Panteia: na 2025 is er geen klein binnenvaartschip meer.
Niet alleen de Algemeene schippersvereeniging stelt dat dit enorme gevolgen heeft, ook onderzoeksbureau Panteia stelt in een rapport vast dat vanwege deze regelgeving er na 2025 geen kleine schepen meer zullen zijn.
Gevolg: 74.000 extra vrachtwagens op de weg, iedere week. Dat is het toekomstperspectief als er niet snel ingegrepen wordt.

Daarom is er een petitie gelanceerd: https://geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl/

Petitie: Geef de binnenvaart toekomst

STOP 74.000 extra trucks, files en CO2 uitstoot

Het veiligst en minst milieubelastende goederenvervoermiddel: de binnenvaart, wordt door onnodige regelgeving zo tegengewerkt dat de investeringskracht en zelfs de toekomst van deze bedrijfstak in het geding is. Dit heeft verregaande consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland

Wij
Binnenschippers van de modernste en veiligste vloot ter wereld, met schepen van diverse afmetingen.
Constateren dat:

- De binnenvaart onevenredig veel (CCR)eisen opgelegd krijgt.
- Veel schepen niet aan de (geluids)eisen kunnen voldoen.
- Noodzakelijke (vergroenings)investeringen onmogelijk worden.
- De diversiteit en het toekomstperspectief van de vloot afneemt.
- Er inmiddels al een koude sanering plaatsvindt.
- Veel schepen < 1.500 ton na 2025 verdwenen zijn.
- Kleinere vaarwegen onbruikbaar worden.
- Daardoor na 2020 wekelijks ca 74.000 extra trucks zullen rijden.

en verzoeken

- De binnenvaartsector een toekomstperspectief te bieden
- De diversiteit van de Nederlandse binnenvaartvloot te waarborgen door:
  - Rekening te houden met de (on)mogelijkheden van de (verschillende type) binnenvaartschepen
  - Het terugdraaien van regelgeving waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet vastgesteld is
  - Nieuwbouweisen aan bestaande schepen gebouwd voor 1976 alleen van toepassing te verklaren bij nieuw-, ver- of ombouw van een schip

Details
Ontvanger: Tweede Kamer
Petitieloket: Nederland
Einddatum: 26-06-2018
Petitionaris: Sunniva Fluitsma
Organisatie: ASV
(Algemeene Schippers Vereeniging)

Foto's : Benjamin Lubbers

Rede voorjaarsvergadering

We zijn alweer tweeënhalve maand verder in het jaar 2018. Een periode waarin het weer soms het gesprek van de dag was. Dat was ook niet zo gek; het ging er zo nu en dan heftig aan toe. Een periode waarin ook het water in de rivieren in Europa buiten hun oevers trad of hadden we toch nog behoorlijke ijsdagen en bevroren wateren. Het was via de media en facebook goed te volgen.

Wat facebook betreft, kunnen we constateren dat de ASV facebooksite goed bezocht wordt en veelvuldig gedeeld. Dat is een mooi gegeven, want we proberen de schippers met allerlei zaken die van belang zijn te informeren. Ook twitter speelt hierbij een rol om zaken die van belang zijn te melden of aan het rollen te krijgen. Denkt u hierbij aan het niet meer mobiel mogen bellen verhaal in de stuurhut en de motie die daar is over aangenomen van mevrouw van Tongeren van Groen Links. Dit is het bewijs hoe belangrijk het is dat we de politici uit blijven leggen hoe het in de binnenvaart er werkelijk aan toe gaat en waar we tegenaan lopen. We hebben in januari verschillende partijen bezocht, waarbij er vele onderwerpen besproken zijn. Er zijn vervolg afspraken gepland voor april en er zijn partijen die wel eens op een schip willen komen kijken. Mocht u denken "dat kan ook bij ons" laat het ons even weten.

De petitie die door de ASV is aangeboden in Den Haag is door meerdere partijen in ontvangst genomen. Inmiddels zitten we met IL&T om de tafel en voeren we inhoudelijke gesprekken over het boetebeleid. Wat dan wel weer tenenkrommend is, is dat diegene die gepleit hebben voor deze hoge boetes en de ASV nooit hebben gesteund in de overleggen hierover, laatst in de media roepen zo'n last van dit boetebeleid te hebben!!! Zucht en door.

De ASV is bij veel gesprekken aanwezig om zoveel mogelijk de stem van de schipper te laten horen. Dat is ook nodig, want er komt veel op ons af qua regelgeving en het lijkt maar niet te stoppen.

Het voelt vaak zo oneerlijk met wat men de schipper wil opleggen aan regels en boetes, terwijl er op grote schaal soms jarenlang fraudes worden gepleegd, waar zelfs ons eigen Ministerie in betrokken is. En die lijken hiermee weg te komen of het zo te verwoorden dat er niks aan de hand is. Wie programma beerput heeft gezien, zal begrijpen wat ik bedoel. ZO NIET, dan raad ik u aan dit eens op te zoeken op internet. Hier worden allerlei regels aan de laars gelapt en zitten veroordeelden die op grote schaal milieudelicten hebben gepleegd aan tafel met het Ministerie om milieuwetten te maken.

Er zijn talloze zaken op te noemen waarvan je denkt "hoe is het mogelijk", maar daar komen we er niet mee. De ASV vindt dat we moeten blijven proberen het voor de schipper op te nemen. Dat dit soms hard lijkt, is te verklaren. Wij hebben soms geen andere keus. Soms zijn zaken al weggegeven of zijn er besluiten buiten de ASV genomen, die wel degelijk de schipper aangaan. Wij zien dat vaak ook liever anders, maar als het moet dan gaan we ervoor en moeten we soms hard zijn door te zeggen: tot hier en niet verder.

Met een groeiend aantal aan leden en donateurs, mogen we toch wel zeggen dat we op de goede weg zitten. Ik wilde voorstellen dat we zo door gaan en elkaar helpen waar dit nodig mocht zijn. Het motto is nog steeds schippers voor schippers. En alle hulp is welkom. Ik wens u een hele fijne vergadering toe.

Gerberdien

Verslag ledenvergadering

Opening.
Om 10.05 opent Sunniva Fluitsma de vergadering. Zij is de woordvoerder van de ASV tegenwoordig en vandaag de technische voorzitter van deze vergadering. Zij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs en geeft de nieuwe voorzitter van de ASV, Gerberdien le Sage, het woord.

Voor Gerberdien is het de eerste keer als voorzitter van de ASV en heet ook alle mensen welkom.

Gerberdien spreek de rede uit.

Goedkeuring agenda
De agenda wordt goedgekeurd.

Goedkeuring verslag
Het verslag wordt goedgekeurd en de notulist wordt bedankt.

Wel heeft Fokke Wijkstra nog enkele vragen.

- *Is er al gekeken naar een internationale afdeling van de ASV.*

Antwoord: nee

- *Controle van de ambtenaren van de ILT tijdens de rusttijden.*

ILT zegt dat ze dat niet doen, maar het mag wel.

- *SP had het over een mailbombardement naar het Ministerie toe. Is daar nog wat mee gedaan?*

Dat hadden we zelf moeten doen. We zijn op gesprek geweest bij de SP en daar hebben we vooral duidelijk gemaakt dat het 5 voor 12 is en dat de schepen snel aan het verdwijnen zijn. De SP is erg betrokken en enthousiast en heeft ons toegezegd moties voortaan eerder naar ons door te sturen.

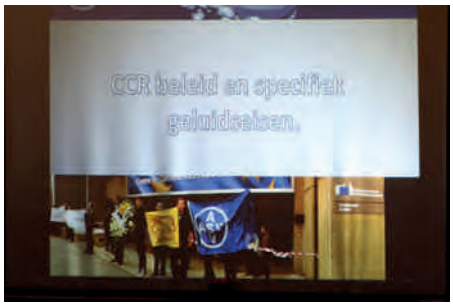
Mededelingen

- Er komt een nieuwe privacywet. De ASV is hard bezig om alles op orde te hebben voor 25 mei as. Er wordt gevraagd of de leden het goed vinden, dat de foto's die genomen worden tijdens de vergadering gepubliceerd mogen worden. De leden vinden dat goed.
- Je mag de camerabeelden op je schip alleen nog maar opnemen op je harddiscrecorder als je stickers plaatst, die goed zichtbaar zijn voor iedereen die over het schip loopt.
- Harry Spier doet onderzoek naar vergroening. Hij deelt een formulier uit aan de leden met de vraag dit even in te vullen, zodat er een klein beetje een beeld ontstaat over gedachten van de leden hierover.
- Er komt geregeld de vraag van ZZP'ers of ze lid kunnen worden van de ASV. Wij willen daarom een nieuwe groep maken voor ZZP'ers, zodat ze een eigen plek kunnen krijgen binnen de ASV. De leden vinden dit een goed plan. Er volgt een discussie over wel of niet stemrecht en over de hoogte van de contributie. Het bestuur komt later met een voorstel naar de leden terug.
- Oud-voorzitter van de ASV dhr Geert Dijkstra is onlangs overleden. Daarom wordt een minuut stilte gehouden, ook voor eventueel andere mensen die ons in de afgelopen periode zijn ontvallen.

Financieel verslag
We zijn goed vooruitgegaan het afgelopen jaar. Er zijn veel nieuwe leden en er is een groot positief saldo. We gaan ervan uit dat we dit jaar op dezelfde voet doorgaan. De kascontrolecommissie Harry Spier en Jaring Ruytenberg hebben de boeken weer nagekeken en alles is goed bevonden.

Werking bestuur/denktank
Er zijn afgelopen jaar weer enkele leden toegevoegd aan de denktank. Nieuw denktank lid Leendert Vissers vindt het een chaos als het gaat over de vele mails die er dagelijks binnenkomen. Als je eens 1 of 2 dagen overslaat, is er niet meer doorheen te komen. Sunniva zegt als je heel veel mail hebt, je gewoon bovenaan moet beginnen. Vaak zijn dingen alweer opgelost of brieven verbeterd en hoef je niet alles meerdere keren te lezen en geef je geen antwoord op vragen die al zijn opgelost. Alles wat binnen komt, gaat naar de denktank. Ook de soms wat minder belangrijke dingen en soms moet er ook gewoon snel ergens op gereageerd worden. De politiek komt met een vraag en denkt dat je heel de dag achter je computer zit en gelijk een antwoord hebt. Denktank is een soort overleg per mail en daarom lijkt het soms een chaos. Vaak is enkel oké al voldoende als je het er mee eens bent. Dit geeft veel steun aan de mensen die naar overleggen gaan.

CCR (geluids)eisen
De ASV is al 10 jaar bezig met dit onderwerp. Al 10 jaar roepen wij dat de kleinere binnenvaart gaat verdwijnen en er dus werk van het water naar de weg gaat, omdat de haarvaten niet meer bereikt kunnen worden. In een rapport dat is gemaakt in opdracht van Flevoland staat gewoon, dat er na 2025 geen kleine binnenvaart meer is. Dat is over 7 jaar. Onze nieuwe Minister wil dat de haarvaten bevaren blijven worden, dus moet de Minister NU ingrijpen anders hoeft het niet meer en zijn de kleine schepen verdwenen en komt Nederland vast te staan in de file. Nu is geluid "hot", omdat er bijna niemand aan kan voldoen, dus moet er wat geregeld worden. Maar er zijn nog veel meer regels waar niet aan voldaan kan worden, vooral voor de kleinere binnenvaart.



Er ligt een aangenomen motie in de 2e Kamer, die vraagt om vrijstelling van de CCR regels voor schepen van 86 meter en kleiner. Daar moet de Minister mee aan de slag. Men verwacht na 2025 een omgekeerde modal shift, van water naar weg. Nederland zegt dat Duitsland altijd dwars ligt als het gaat om de CCR eisen, zoals nu ook weer bij de geluidseisen. Maar Duitsland heeft zwart op wit verklaard, dat er geen schepen mogen verdwijnen door de geluidseisen, maar Nederland refereert nooit aan die uitspraak, dus de stelling dat het allemaal "aan die Duitsers zou liggen", dat klopt niet.

Schepen met een kiellegging van na 1976 hoeven niet streng gekeurd te worden op de geluidseisen, omdat die al gekeurd zouden zijn na de bouw van het schip. Toch weten we middels een rapport in opdracht van het Ministerie gemaakt, dat ook geen van de nieuwere schepen aan de eisen kan voldoen.

Schepen van voor 1976 zouden nooit gekeurd zijn op geluidseisen en dat is de officiële reden vanuit het Ministerie en de Rijnvaartcommissarissen waarom zij nu als enige groep wel via proefvaarten en dergelijke gekeurd zouden moeten worden.

Dit keuren moet gebeuren met apparatuur van 2003. Dit is een raar gegeven, want hoe zit het met schepen tussen 1976 en 2003? Waarmee zijn die gekeurd? Dit lijkt toch sterk op rechtsongelijkheid verkocht

als “het helpen van de oudere schepen” door het Ministerie.

Met het voorstel voor een nieuwe meetmethode mag je middelen. Er is een hele moeilijke formule gemaakt. Er zijn 4 meetcondities op verschillende toerentallen. Men gaat ervan uit dat hoe harder je draait, hoe meer lawaai je maakt, maar dat is niet bij elk schip hetzelfde. Experts zeggen dat het maatwerk is en bij geen enkel schip gelijk.

Als je niet aan de geluidseisen voldoet (en aangezien geen enkel schip tijdens het onderzoek aan de geluidseisen voldeed, is de kans dat een schip wel voldoet minimaal) moet je REDELIJKERWIJS aantonen, dat je je best hebt gedaan om het toch te halen. Over het woord redelijkerwijs is Gerberdien naar een overleg geweest. Daar kwam naar voren dat “redelijkerwijs” niet in richtlijnen is te omschrijven. Als het je toch lukt om redelijkerwijs je best te doen, moet je wel binnen de marges blijven van 5 decibel in woning en stuurhut en 10 decibel in de slaapkamer. Men heeft ook nagedacht over antigeluid, maar dat blijkt niet te werken. Oordopjes is verreweg het goedkoopste maar dat mag weer niet als oplossing. Men wil wel, dat je investeert in geluidreductie.

Conclusie: *Het Nederlandse Ministerie van IenW is er duidelijk op uit dat een deel van de vloot verdwijnt. Men heeft dan ook letterlijk gezegd op het Ministerie, dat Nederland een moderne vloot wil. Het standpunt van de ASV is: wat niet kan, kan niet; dus moet je de eisen van het geluid terugdraaien.*

Willem Stam vraagt hoe andere bonden hierin staan. Gerard Kester (BLN) heeft tijdens een overleg gezegd “wie wil er nu op een oud schip” dus dat lijkt duidelijk: BLN zet zich niet in voor die groep schepen. Cor le Sage zegt, dat dit verhaal alleen nog maar een voorstel is. Als het niet wordt goedgekeurd, moet iedereen keuren op geluidseisen zoals vastgesteld in het ROSR. De ASV is er ook niet op uit dat iedereen moet keuren; de ASV wil heel de regeling van tafel voor iedereen.

Fokke Wijkstra vraag of dit geen rechtsongelijkheid is, voor 1976 wel keuren en na 1976 niet? Sunniva antwoordt dat na de middag Peter van Dam van “van Dam en Kruidenier advocaten” er zal zijn om te spreken over het boetebeleid. Met hem is afgesproken op een later moment eens na te gaan of dit “aanvechten op rechtsongelijkheid” een begaanbare weg is. De reactie van Van Dam en Kruidenier was geïnteresseerd. Peter van Dam zegt dat het een interessant onderwerp is. Daar moeten wij over gaan nadenken, want dat kost natuurlijk veel geld om dat uit te laten zoeken door een advocaat.

Wij moeten duidelijk maken aan het Ministerie, dat al die onzinnige investeringen doen niet de weg is naar vergroening. Aangetoond is dat 2600 schepen niet aan de geluidseisen kunnen voldoen, dus loopt Nederland vast als al deze schepen eruit gaan. Er zal dan veel meer over de weg vervoerd gaan worden en dat is geen milieuwinst. Wij moeten via het voorbeeld van de gekte van de geluidseisen aantonen, dat al deze onzinnige CCR eisen de binnenvaart ruïneren. Wij willen een brief gaan sturen naar Europa, zodat de mensen daar weten wat er speelt en ze dus later niet kunnen zeggen dat ze het niet geweten hebben. In Nederland zou er een nieuwe petitie over de CCR-eisen gemaakt moeten worden, zodat wij er alles aan gedaan hebben om dit te stoppen.
Boetebeleid.

Naar aanleiding van de petitie over het boetebeleid heeft het ILT de ASV uitgenodigd voor een gesprek, waarbij van de brancheorganisaties alleen de ASV aanwezig was. Dit heeft in januari plaatsgevonden en alles was bespreekbaar. Er is een nieuwe directeur en dat is wel een vooruitgang. Het was een positief gesprek, dus hopen we op een oplossing. Bij de evaluatie is ons gevraagd naar input; een positieve ontwikkeling ons realiserend dat de ASV tot nu toe bij veel overleggen is buitengesloten. Bij de vorige directeur was het handhaven en nog meer handhaven. Het lijkt erop dat men bereid is er goed naar te kijken en eventueel zelfs wetten wil gaan veranderen.

Politiek.
Na de verkiezingen zijn er weer allemaal nieuwe gezichten voor de binnenvaart. Dhr Sienot van D66 is vanmiddag aanwezig. We zijn weer naar Den Haag geweest om met de woordvoeders van verschillende partijen te spreken. De binnenvaart krijgt veel aandacht van de politiek. Er zijn ook verschillende woordvoerders die een keer mee willen varen. Men denkt dat we dan een datum met tijd en plaats kunnen prikken, maar zo werkt dat niet in de binnenvaart. In ieder geval zullen we proberen afspraken te maken. Verschillende leden melden zich, dat men wel iemand van de politiek wil ontvangen.

WBR
Doortje Grooten meldt dat er een groot probleem is met ligplaatsen voor droge bulk in de Botlek. Verschillende ligplaatsen verdwijnen naar de tankvaart, terwijl er steeds meer overslag in de Botlek komt van droge bulk. Verschillende overslagbedrijven verhuizen van elders naar de Botlek. Dus wordt het probleem alleen maar groter. Hier moet echt iets aan gedaan worden. Ook aan het Noordereiland verliest de binnenvaart ligplaatsen.

Rondvraag
Cor le Sage vraagt waarom de binnenvaart niet aan de Surinamekade en Sumatrakade mag liggen. Het is verboden om daar te liggen, omdat er een bom onderwater ligt. Die moet worden weggehaald, maar het voetgangerspontje vaart er wel. Piet Bennik antwoordt dat je nu in de IJhaven 24 uur mag liggen. Je moet dat wel melden aan de havendienst.

Adriaan de Voogd van der Straaten zegt dat ze wel moeten gaan opschieten met de nieuwe sluis in Helmond, want de oude staat op instorten. Jos Evens antwoordt dat er nu 2 nieuwe sluizen komen, omdat 1 niet kon door het waterhoogte-verschil. Wanneer deze nieuwe sluizen er komen, is nog niet bekend.

Henk van Heukelom zegt dat het ponton in de Maashaven er nog steeds ligt. Gerberdien antwoordt dat het klopt; ze gaan nu in gedeelten naar de werf en komen dan op een andere plaats terug. Maar zolang ze niet naar de werf gaan, mag je er gewoon op blijven liggen.

PAUZE

Technisch voorzitter Sunniva Fluitsma opent het middaggedeelte van de vergadering en verwelkomt de velen die er bij zijn gekomen voor het openbare gedeelte van de vergadering.

Paul Markusse heeft het jaarverslag gemaakt en leest dit voor.

Boetebeleid
Peter van Dam (geen familie) van Van Dam

en Kruidenier advocaten gaat iets vertellen over de juridische aspecten wanneer je een boete krijgt. Wanneer je een boete krijgt, noemt men dat een “voornemen tot boete oplegging”. Je hebt dan 2 weken de tijd om een zienswijze in te dienen bij ILT, dit hoeft niet. Als je belt, wil ILT je soms wel wat meer tijd geven. Dan komt het boetebesluit en daar heb je 6 weken de tijd en niet langer om een bezwaarschrift tegen in te dienen. ILT beslist over de boete en als je het er niet mee eens bent, kun je naar de rechter en heb je weer 6 weken de tijd en niet langer. Je moet wel de opgelegde boete betalen. Daarna zou je nog een keer naar de Hoge Raad kunnen. De procedures zijn ingewikkeld, maar je kunt het helemaal zelf doen zonder advocaat. In het begin keurt de slager zijn eigen vlees. Er wordt een boete opgelegd door ILT, het beroep komt binen bij ILT, maar je kunt altijd naar de rechter. De rechter kijkt dan naar de procedures. Hij kan niet veel doen aan de hoogte van de boetes; die staan vast. Je moet wel met hele goede argumenten komen om de rechter te overtuigen. Er was geen ligplaats omdat het vol was met schepen, is voor de rechter niet genoeg om de boete te verlagen. ILT mag je niet beboeten, wanneer je teruggezet wordt in exploitatiewijze. Dan zou je een dubbele boete krijgen en dat mag niet, heeft de rechter beslist.

ILT heeft handhavingsplicht. Dit houdt in dat wanneer men een overtreding constateert, men verplicht is u een boete te geven. De hoogte van de boetes is op een juridisch goede manier vastgesteld; het moet een afschrikwekkende werking hebben. De Minister heeft alles afgewogen en daar moet de rechter het mee doen. Het moet wel evenredig zijn. Je kunt dus boetes niet 1 op 1 voor iedereen hetzelfde laten gelden. Wat betreft economisch belang; het verschil tussen groot en klein schip is een beleid en geen juridisch verhaal. Daar kan een advocaat of rechter niet veel mee. Je moet dus een goed onderbouwd verhaal hebben om de rechter te kunnen overtuigen. Er is niet zomaar een bijzondere omstandigheid.

Jos Evens vraag hoe het zit met een dwangsom. Dit is een extra prikkel om te zorgen dat je je aan de wet houdt, zodat je niet gelijk weer de wet overtreedt.

Jos vraagt hoe het zit als je gekeurd bent en alle papieren zijn in orde. Kan de ambtenaar wanneer deze aan boord komt, dan alsnog op deze dingen controleren? Ja, dat mag; de ambtenaar moet wel bevoegd zijn om daar op te controleren.

Cor le Sage vraagt als je een zienswijze indient als je een bestuurlijke boete hebt gekregen, je deze ook bij de rechter kan gebruiken? Ja, je kunt bij de rechter natuurlijk niet met een heel ander verhaal komen.

Fokke Wijkstra merkt op dat bij de boetelijst geen economisch belang is toegepast. Er is een ongelijk speelveld als je met te weinig personeel vaart. Het is goed of het is fout. Daar zit niks tussen daarom kan de rechter niet veel.

Huib Ooms merkt op dat de schipper termijnen heeft waar aan hij zich moet houden. Hoe zit dat met het ILT? Want je moet nogal lang wachten op een uitspraak. ILT heeft geen termijnen waarin ze uitspraak moeten doen.

D66 / dhr Matthijs Sienot

Dhr Sienot is de woordvoerder van D66 als het gaat om Mobiliteit en vervoer, dus ook de binnenvaart. Hij is voor vergroening en wil zich inzetten voor elektrische auto’s en fietsen en is blij dat er ook al een elektrisch binnenvaartschip is. Maar de binnenvaart moet ondanks dat het veel schoner is ten opzichte van de vrachtwagen ook vergroenen.

Sienot begrijpt dat het in de binnenvaart niet zomaar is gerealiseerd. Hij is voorstander van meten aan de pijp om nu eens te onderzoeken hoe schoon of hoe vuil de binnenvaart nu werkelijk is, ook de oudere motoren. Er moet meer geld naar de binnenvaart om die nieuwe schone motor te kunnen betalen. D66 heeft een motie ingediend, en die is ook aangenomen, dat er meer vervoer van de weg naar het water moet. Nu gebeurt het juist andersom; er gaat meer vervoer van water naar de weg.

De Minister wil pas over 5 jaar de “maut” voor het vrachtverkeer over de weg invoeren om het vervoer over de weg duurder te maken. Dat moet sneller. Er is veel onderlinge concurrentie in de binnenvaart en dat kost diezelfde binnenvaart ook veel geld. Verladers moeten ook over de brug komen door het milieuakkoord van Parijs. Zij moeten de binnenvaart hierin een kans geven. Ook probeert dhr Sienot meer jongeren naar de binnenvaart te lokken via het onderwijs.

David Twigt zegt dat vergroening samenhangt met het toekomstperspectief en dat de ASV al meer dan 10 jaar bezig is op Europees niveau om meer vervoer naar de binnenvaart te krijgen. Met het Europese Witboek Vervoer, dat om modal shift vraagt, wordt niets gedaan, zeker niet door Nederland. De EVO zegt bovendien keihard dat de verladers niet gaan betalen voor vergroening van de binnenvaart. Waarom zou een groot deel van die binnenvaart vergroenen? Panteia zegt in zijn rapport dat er na 2025 geen kleine binnenvaart meer is. Dat is de helft van de vloot en dat zal dan allemaal naar de weg gaan. “U heeft straks een groenere binnenvaart maar de helft van het vervoer is naar de weg verhuisd. Wat is er dan gewonnen?” werd gezegd. Dhr Sienot antwoordt dat hij nu ruim 100 dagen bezig is en niet in één keer alles op kan lossen. Hij probeert er alles aan te doen om de binnenvaart te behouden.

Dhr van Doorn, Rijnvaartcommissaris, vraagt of er geld is vrijgemaakt voor de binnenvaart in het vergroeningsfonds en zo ja, wat gaan we daar mee doen? Dhr Sienot antwoordt dat er wel geld is maar niet apart voor de binnenvaart. Hij heeft geen idee hoe de Minister dit voor de binnenvaart wil gaan uitvoeren.

Leonard Dodewaard zegt dat mensen niet positief zijn over deze bedrijfstak. Het wordt je steeds moeilijker gemaakt.

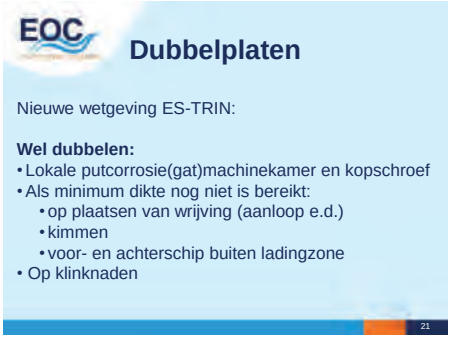
Sjaak van Wijk vraagt zich af of het geen optie is om verladers per ton vervoerde tonnage te belasten en dit in een groenfonds te stoppen; bijvoorbeeld 5 tot 10 cent belast en je komt al een heel eind. Dhr Sienot antwoordt dat de maut voor de vrachtwagen ook in het vergroeningsfonds gaat. De schippers wezen erop dat het er wel om ging dat dan de verladers daarin zouden bijdragen, niet de schippers. Uiteindelijk sprak de heer Sienot zijn steun uit voor dit idee.

EOC / dhr Tom Boerema

Dhr Boerema komt uitleg geven over certificeringen. Er zijn wat dingen veranderd. Zo wil men af van de tijdelijke certificaten. Als er al een tijdelijk certificaat wordt afgeven, moet het schip wel in orde zijn. Je certificaat is 7 jaar geldig dus in het 7e jaar moet je alles keuren en goed bevonden worden voordat je oude certificaat is afgelopen. Je mag 1 jaar voor afloop van je oude certificaat opnieuw keuren. Als je in het 7e jaar keurt, sluit je nieuwe certificaat aan op het oude. Als je eerder keurt, gaat je nieuwe datum in op de dag van de droge keuring.

Dubbelplaten is dankzij een bericht van

BLN een hot item. Wij hebben vele telefoontjes ontvangen van verontruste leden. Er is eigenlijk niet veel veranderd. Als de kim bv 6 millimeter moet zijn en hij is 6,1 mm dan mag je verdubbelen. Als de kim 5,9 mm is, zou het er uit moeten.
Piet Bennik spreekt uit dat het dubbelen, zoals we kennen niet gewoon zal kunnen doorgaan, omdat de dubbelplaat hoogst waarschijnlijk is aangebracht, omdat de originele beplating te dun was.



Geluidseisen.
Geluid bevat maar 3 van de 139 punten in de overgangsbepaling van de CCR. Slaapvertrekken is het grootste probleem. Tijdens onderzoeken zijn spitsen en schepen met de stuurhut boven de schroef niet onderzocht en dit zijn nu net de schepen met de grootste problemen. Als je niet kunt voldoen aan de eisen (en dat geldt voor veel schepen), heb je 3 alternatieven:

1. Je moet kunnen aantonen dat je redelijkerwijs je best hebt gedaan. Over het woord redelijkerwijs is een overleg geweest met allerlei bonden en instanties maar men is er niet uitgekomen wat redelijkerwijs is. Als het wel redelijkerwijs is, mag je 5 decibel verhogen in de woning en 10 decibel in de slaapkamer. Ook antigeluid is besproken, maar dat was geen oplossing.
2. Exploitatiewijze kunnen bewijzen met een tachograaf. Geluidsgrens wordt gemeten en je moet laten zien, dat je daar niet boven komt.
3. Gemiddeld toerental. Men heeft een ingewikkelde formule bedacht om zo de geluidswaarden naar beneden te krijgen. Dit lijkt mooier dan het is. Bij het ene schip gaat het geluid omhoog bij meer toeren, bij het andere schip is het juist andersom. Tijdens het overleg kwam duidelijk naar voren dat het maatwerk is per schip, dus dat zo'n formule lang niet bij ieder schip gaat werken.

Standpunt ASV

- Redelijkerwijs niet aangeven in geldbedragen.
- Geluid is niet het enige probleem; er zijn 139 overgangsbepalingen.
- Moet de CCR deze problemen niet oplossen door het af te schaffen, omdat bewezen is dat een groot deel van de binnenvaart er niet aan kan voldoen.

Het zijn vaak de kleinere schepen, die de grootste problemen hebben als het gaat over geluid en andere CCR eisen. En dat zijn nu juist de categorie schepen die kunnen concurreren met het wegvervoer.

- Het is duidelijk dat door de CCR er een koude sanering in beweging is gekomen.
- Het is duidelijk dat er een omgekeerde modal shift is.
- Het is duidelijk dat het Ministerie van de oude schepen af wil
- Het is duidelijk dat de politiek hier wat aan moet doen

Als ASV gaan wij de Europese politici aanschrijven en duidelijk maken hoe groot het probleem is. Wij gaan een petitie maken voor de Nederlandse politiek, zodat die het beleid in Europa kunnen keren. Wij gaan ervoor zorgen, dat iedereen van het grote probleem op de hoogte is, zodat er later niet gezegd kan worden "wij wisten er niets van".

Rijnvaart
Er is veel te doen over de ligplaatsen op de Rijn en met name in Keulen. BLN neemt hierbij het voortouw zonder met wie dan ook in overleg te treden. Eigenlijk hoort dit via de ESO te lopen maar daar horen we helemaal niets van. De Rijnvaartcommissaris vraagt om een lijst met verdwenen ligplaatsen om dit nogmaals op de agenda te krijgen bij Europa. Er is een lijst, die gemaakt is door ASV en BLN samen, maar BLN heeft een andere lijst gemaakt zonder overleg met de ASV. De ASV heeft alsnog de andere lijst verstuurd en nu heeft de Rijnvaartcommissaris 2 lijsten. Dhr van Doorn (Rijnvaartcommissaris) wil nu eerst de samenvatting van de 50 verdwenen ligplaatsen en 60 ligplaatsen die op de nominatie staan van BLN gebruiken en later de volledige lijst van de ASV en BLN. De ASV is het hier niet mee eens en wil dat de Rijnvaartcommissaris de volledige lijst gaat gebruiken. Sunniva zegt dat de samenwerking met BLN nog steeds niet echt wil vlotten, maar dat de Rijnvaartcommissaris nu genoeg input heeft om dit probleem aan te kaarten. Wat de verantwoordelijkheid van de CCR is in deze blijft onduidelijk. Fokke Wijkstra vraagt zich af of er iets moet veranderen zodat de CCR meer zeggenschap krijgt in deze. Dhr van Doorn zegt dat uiteindelijk alle zeggenschap naar Europa gaat.

Rondvraag
David Twigt vraagt hoe het zit met de inbouw van CCR2 motoren. Tom Boerema (EOC) zegt dat motoren tot 300 kw voor 1–1–2019 en daarboven voor 1-1-2020 ingebouwd dienen te zijn. Gerberdien merkt op dat er in een overleg was gezegd, dat dit met een half jaar is verlengd. Tom gaat het nakijken en komt daar later per mail op terug.

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

ASV Jaarverslag 2017

Er ligt weer een jaar achter ons dat, voor velen onder ons, voor verschillende resultaten heeft geleid. Vele ondernemers in de binnenvaart blijven achter de economische groei aan lopen. We lezen dat er ruim 2 % meer vracht is vervoerd dan het voorgaande jaar, maar de vervoerder ziet niet dat zijn resultaat met 2 % is gestegen.
Als er al enigszins wat positieve cijfers over de inkomsten worden gepubliceerd, ziet men dat er tonnage wordt toegevoegd aan de bestaande vloot. Dit gebeurt veelal in een tonnage klasse die al ruim is vertegenwoordigd, dus boven de 1500 ton.

De kleinere binnenvaart, beneden de 1500 ton, vermindert in een rap tempo. Jaarlijks verdwijnt er een flinke groep uit de actieve vloot, ofwel door sloop of doordat deze wordt omgebouwd tot woonschip.

Wij mogen als vereniging terugkijken op een groei in het aantal leden, dat is natuurlijk fantastisch. Dit is verwezenlijkt door het doel dat wordt nagestreefd.

Bij de ASV wordt altijd als uitgangpunt gesteld om een sociale en gerechtvaardigde vereniging te zijn, die voor zowel voor het grote als het kleinere schip de belangen vertegenwoordigt. Wij zijn ons er ook bewust van geworden, dat de belangen gelijk zijn maar dat inzichten soms verschillen.
Sinds enkele jaren zijn we eraan gewend geraakt, dat er veel met de (social) media bereikt kan worden. Dat je daar je eigen ideeën kunt publiceren, naast de Nieuwsbrief.

Via deze kanalen kan er op alle waarnemingen buiten de vereniging snel gereageerd worden, wat in vele gevallen noodzakelijk is. Nu wij kunnen rekenen op een woordvoerster, die gevoed wordt door de Denktank, laten wij in alle publicaties duidelijk horen welke koers de ASV voor ogen heeft.

Politiek
Ook dit jaar heeft de ASV zich weer nadrukkelijk gemeld met betrekking tot diverse zaken in Den Haag. Door keer op keer uitvoerig de bedrijfsvoering en struikelblokken te melden, waar de binnenvaart mee te maken heeft, zijn er enkele partijen geweest die een motie hebben ingediend. Zo kennen we de motie van Laçin; het handhaven op onwettig verkregen bewijsmateriaal, Visser en van Helvert; over de hoge boetes voor een kleine overtreding en hoe deze een zeer nadelige ontwikkeling kan zijn voor de Nederlandse binnenvaart.

Van Aalst constateerde dat er een zwartboek is opgesteld over het onredelijke boetebeleid.

Maar ook mochten wij allen weer naar de stembus gaan.

Na een uitgebreid verloop van formeren is men een nieuwe coalitie overeengekomen. In Den Haag telt de nieuwe regering nu vier partijen. Ook dáár laten we op diverse manieren weten dat er een binnenvaart is en dat die op vele manieren ingezet kan worden, juist om de overvolle wegen te ontlasten.

Daar wordt wel je geduld op de proef gesteld. Na vele weken wachten komt er dan een ontmoeting, die, naar de begrippen van de ASV, veel te kort is. Echter, we laten geen kans lopen om de binnenvaart te promoten. Soms maakt het je moedeloos om je verhaal te vertellen, omdat er wel geluisterd wordt, maar niet altijd begrepen wordt, wat er nu daadwerkelijk speelt in onze bedrijfstak. U en ik als schipper zijn in de regel langer actief in het vak, dan de beleidsmakers te Den Haag met regeren.

Aanbieding petitie: Stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid.
Sinds er een strengere controle wordt gehanteerd op vooral de vaaruren en de exploitatie uitvoering van de binnenvaart, wordt er vanuit een boekje gewerkt door de Boa's. Er komt geen enkel menselijk gevoel meer in voor. Er wordt geen rekening meer gehouden als de schipper zijn ''goede zeemanschap'' laat gelden. Als men dan een exorbitant hoog bedrag als boete gaat hanteren, is het voor de schipper tijd geworden om daartegen in verweer te komen. Er is een actie gestart waar meer dan 2000 handtekeningen op werden gezet en die hebben wij aangeboden aan de regeringspartijen op 5 december 2017. De gehele procedure van het in beroep gaan, wordt als niet billijk ervaren. Het beklag gebeurt tevens bij de commissie die ook de boete uitschrijft. De al oude spreuk, de slager die zijn eigen vlees keurt, is hier dan ook op zijn plaats.

Agora
Het voorstel van de ASV om de vervoersmarkt een opener karakter te geven, zodat men ziet, welk werk, waar en wanneer te verschepen is, blijft vooralsnog bij de ASV op de agenda staan, maar er zijn nog geen vorderingen te melden. Het wordt wel ontvangen door andere organisaties, maar helaas niet door andere partijen gedragen. De Minister geeft als antwoord dat "deze vorm van openbaarheid geen publiek belang dient". Het vormen van coöperaties, waarbinnen je je eigen zelfstandigheid behoudt, vindt de Minister van groot belang, omdat hierdoor ruimte ontstaat voor innovaties.

Ligplaatsen
Nadat wij tot het besluit waren gekomen om bij de hoogste nood de zienswijze van de schipper te verwoorden, als het ging om

- stremmingen kunstwerken
- sperringen
- afmeer gelegenheden
- afloop gelegenheden
- auto afzetplaatsen,

komen er veel reacties binnen vanuit het hele land. Voorbeelden hiervan zijn; als er een sluis wordt gebouwd in Terneuzen en er dus oponthoud plaatsvindt, als op de Brabantse kanalen spertijden worden in gevoerd voor de scheepvaart tijdens de spits.

Veelal moeten we ons er eerst in verdiepen om het probleem te achterhalen en kunnen we het naar een gezamenlijke gedragen oplossing afronden. Ligplaatsen en auto afzetplaatsen op de Rijn in Duitsland worden behandeld in het overleg dat gevoerd wordt met de Rijnvaartcommissaris. Er is in het verleden in kaart gebracht waar er tekortkomingen waren, maar om tot een overnachtingsplaats om de 30 à 40 km te komen, is het nog niet gekomen.

WBR
Nu de pontons in de Maashaven voor een onderhoudsbeurt gedeeltelijk zijn weg gehaald, komen zij op een andere wijze te liggen dan voorheen. Denktankleden die gebruik maken van de Maashaven én ons vertegenwoordigen in het overleg met de gemeente Rotterdam, houden hier scherp toezicht op. De overslaghandelingen verplaatsen zich steeds verder van de stad af. Voornamelijk de Marcor zal zijn activiteiten in de Botlek gaan uitvoeren. Dat houdt wel in dat er dus ook voldoende ligplaatsen voor droge lading schepen moeten zijn. Er zijn aldaar veel tanks met minerale oliën geplaatst, waardoor veel tankvaart aanwezig is. Al met al veel te doen om een veilige wachtplaats te verkrijgen binnen een half uur vaartijd van de laadplaats. Hetzelfde geldt voor het Europoort gebied; vooralsnog te weinig wachtplaatsen voor droge lading schepen.

plaatsen voor droge lading schepen.

Automatisering.
In de wereld van vandaag is het verleden afgedaan als oud. Zo zijn er veel op afstand bedienbare sluizen en bruggen tot stand gekomen. Dat dit gedaan wordt om de kosten te beperken is een gegeven. Maar het mag volgens de ASV niet ten koste gaan van de veiligheid.

Als de deuren van de sluis bij uitvaren plotseling sluiten, zo ook als de brug de stuurhut kraakt als het schip nog ter plaatse is.

Sluizen worden gestremd, omdat door het verminderde zicht op de camera's de verkeersbrug niet geopend kan worden.
Het was én blijft een aandachtspunt dat door de ASV kritisch gevolgd wordt en de ASV zal zijn inbreng, gevraagd of ongevraagd, geven ter ondersteuning aan een veilige vaart.

OTNB.
De geluidseisen blijven de gemoederen vooralsnog bezighouden, maar let wel, dit komt uit een totaalpakket van 139 eisen waar bestaande schepen gefaseerd aan moeten voldoen. Alle schepen met een kiellegging van ná 1976 moeten aan de gestelde norm voldoen en zullen bij een geconstateerde overschrijding al het mogelijke moeten doen om het geluid te reduceren. Wij hebben dus gesteld dat het erop neer komt, dat de vloot van voor 1976 er niet aan kan voldoen en zal verdwijnen. Nederland heeft het op zich genomen om de geluidseisen die onder het moratorium vallen, te bekijken en met een oplossing te komen. Dus wordt er door de ASV steeds naar de oplossing gevraagd, maar deze wordt steeds maar weer afgewezen. Al deze regels komen uit de koker van de CCR en de besluitvorming is onaantastbaar; als er eenmaal iets is aangenomen en alle aangesloten landen iets ter discussie zouden willen stellen om eventueel iets te wijzigen of aan te passen, is dat nagenoeg niet haalbaar. Het Ministerie verschuilt zich hierachter om niets tegen de CCR te hoeven doen. Ook vinden wij dat er een rechtsongelijkheid is gecreëerd; schepen van voor en na 1976 worden niet gelijk behandeld.

Verduurzaming en vergroening binnenvaart.
De ASV heeft aan de vaste kamer commissie Infrastructuur en Waterstaat onze visie gegeven op de verduurzaming van de binnenvaart middels het sturen van een position paper.

Dit met het oog op de naderende hoorzitting en het ronde tafel gesprek.

In het stuk wijst de ASV op de gevolgen van het feit dat de sector continue geconfronteerd wordt met zaken die men van buitenaf oplegt.

Het is voor ons niet te begrijpen als men het over verduurzaming heeft en gelijktijdig oudere gecertificeerde schepen de toegang tot de markt probeert te ontzeggen en aandringt op nieuwbouw.
Er is de schipper alles aan gelegen een mooie, duurzame, groene binnenvaartvloot te hebben, maar dan moet men daar wel in de mogelijkheid voor worden gesteld om dat ook te doen. De uitgaven die er nu gedaan worden, zijn er om ervoor te zorgen dat je schip gecertificeerd blijft. Geld vrij maken voor vergroening blijft in veel gevallen de toekomst.

De meest gebruikte overstap ten gunste van het milieu die momenteel gezet wordt, is de overstap van gasolie op GTL. Deze is volgens kenners een eerste stap die genomen moet worden.

Wat de uitstoot is, die vrijkomt uit de motoren en hoe die moet worden vastgesteld, is vanzelfsprekend: Dat is meten aan de pijp.

Tot op heden zitten we nog in het onzekere, omdat er geen goede meetapparatuur beschikbaar is, die dit juist rapporteert. Het blijft hoog op de agenda staan.

Komende tot een afronding; wij, Uw denktank, worden dagelijks geconfronteerd met vele zaken die ons bereiken, waaronder vernieuwing procedure tot het verkrijgen van certificaten, huisvuil in geheel Nederland, beurs presentatie Gorinchem, gesprek met de (water)politie, het laden van ADN goederen, walstroom verplichting en de daar aan verbonden ongemakken, container vervoer, privacy beleid. Dit zijn onderwerpen, en daarbij nog meer onderwerpen, die niet benoemd zijn in het jaarverslag, maar bij de ASV wel de nodige aandacht kregen.

Paul Markusse

In Memoriam

Op 2 maart jl. is oud-voorzitter van de ASV, Dhr. Dijkstra, overleden op 94 jarige leeftijd.

Op de rouwkaart luidde de tekst:
Het water waarvan je hield, is een beetje als het leven. Soms rustig kabbelend, nemen en geven.

Geert voorheen varend op zijn schip de Hillechiena D in de jaren 80 vorige eeuw een nieuwbouw schip van ruim 300 ton, een ex-rederij schip van de Binnenvaart.

Geert Dijkstra was vooral een schipper, die zijn mening kon geven in de voor ons gebruikelijke schipperstaal. Ook bij overleggen in Den Haag bleef hij op een begrijpelijke taal verkondigen wat de wensen en problemen in de binnenvaart waren.

Na zijn varens bestaan is hij met zijn vrouw in Almere Haven aan de wal gegaan en door zijn medeleven aan de mensen om hem heen, heeft hij ook daar nog van een sociaal leven genoten.

De uitvaartdienst is op 10 maart jl. te Poortugaal gehouden en Geert is in Almere Haven bij zijn vrouw bijgezet.

Als afvaardigde van de ASV mocht ik daar bij aanwezig zijn samen met Maria en nog veel oud ASV leden.

Paul en Maria Markusse

Crisisberaad La Glissoire

Op zaterdag 10 februari 2018 heeft er in Montereau een vergadering plaatsgevonden van de schippersbond la Glissoire (het wrijfhout). Bij deze bijeenkomst werden de zorgen geuit over het voortbestaan van de Franse binnenvaart(vloot). De geluiden over het mogelijk opheffen van het CNBA (Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale) klinken steeds luider. Al jaren is er veel kritiek op het handelen van het CNBA, waarvan alle Franse schippers gedwongen lid zijn en hun lidmaatschapgeld betalen middels een procentuele afdracht over de Franse reizen die zij doen. Het CNBA, vergelijkbaar met een bedrijfsschap, zou de belangen van die schippers dienen te behartigen, maar de schippers voelen zich slecht vertegenwoordigd door deze organisatie. Als een van de redenen van het slecht functioneren van het CNBA wordt genoemd, dat de overheid een veel te grote invloed heeft in het reilen en zeilen van de organisatie, omdat voor elke actie of uitspraak toestemming van die overheid nodig is en de CNBA-directie zich voor die gang van zaken leent.

Ook merken de aanwezigen op dat de overheid als toezichthouder niet ingrijpt bij disfunctioneren van CNBA personeel en tegelijkertijd goed functionerend personeel ontslaat, waardoor de schippers vertrouwen verliezen in deze organisatie en er geen competent personeel meer beschikbaar is.

Volgens de aanwezigen op deze vergadering krijgt daardoor geen enkel ingebracht voorstel een kans. Dat heeft geresulteerd in het feit dat de 4,5 miljoen euro reservekapitaal, dat door de overheid aan het CNBA is toegewezen om te gebruiken bij onvoorziene financiële aanspraken of tekorten geen bestemming krijgt. Dit tot grote onvrede van degenen die afhankelijk zijn van deze sector.

Voormalig voorzitter Jacques Delhay deelde de aanwezigen mee, dat door de Franse rekenkamer een vernietigend rapport is uitgebracht over het financiële beleid en de bestuurs-structuur van het CNBA, waarbij het CNBA het beheer heeft over de door de (Franse) schippers bijeengebrachte bijdragen per reis. Dit rapport zou wel eens de aanleiding kunnen worden voor de overheid om voor het CNBA de stekker eruit te trekken.

CNBA afschaffen maar wat dan?
Volgens Delhay ziet het ernaar uit, dat de overheid zou willen aansturen op het deelnemen door de binnenvaart aan een nieuwe inter-professionele organisatie, samen met alle andere factoren in de logistieke keten. Het huidige (van de overheid afkomstige) backup-kapitaal van € 4,5 miljoen van het CNBA vloeit bij opheffing van het CNBA terug in de staatskas. Dit scenario van het verlies van die 4,5 miljoen euro is slechts op twee manieren te voorkomen: Óf de binnenvaart neemt in zo'n nieuwe inter-professionele structuur deel óf ze kiest ervoor om samen te gaan met een andere groep professionele vaarweggebruikers. In het tweede geval, waarbij bijvoorbeeld de toeristische sector betrokken wordt, zou de organisatie een grotere groep bedrijven opleveren dan de bestaande 750 binnenvaartbedrijven (ca. 1400 schepen) en daarmee een factor van belang worden.

Tijdens de vergadering waarin scheidend voorzitter Daniel Claeijs samenvatte, dat schippers niet rouwig lijken te zijn om het feit dat het CNBA als zodanig (vermoedelijk) zal ophouden te bestaan, werd door de aantredend voorzitter Andy Fouquir de consequenties van het verdwijnen van de enige spreekbuis naar overheden en organisaties toe wel als zorgelijk benoemd. De bond la Glissoire is op dit moment veel te klein om in het gat te springen, dat er komt met het (vermoedelijke) verdwijnen van het CNBA. Maar tegelijkertijd is het belangrijker dan ooit dat de binnenvaart een goede vertegenwoordiging heeft, wetende dat de ontwikkelingen voor de binnenvaartsector zeer negatief zijn. Zo is er via het Canal du Nord het afgelopen jaar slechts 2 miljoen ton aan goederen vervoerd, waar het ooit 6 miljoen bedroeg. In een belangrijke stad als Compiegne blijken beleidsmakers niet meer te weten dat de binnenvaart bestaat en bij logistieke opleidingen wordt over het begrip binnenvaart zelfs niet eens meer gerept.

Een geheim rapport
Ter plekke komt het rapport aan de orde wat volgens la Glissoire weinig hoop geeft voor de nabije toekomst: De Nationale Raad voor de Infrastructuur (CONSEIL NATIONAL DES INFRASTRUCTURES) heeft het rapport van 215 blz. uitgebracht over de wijze waarop omgegaan zou moeten worden met dringende infrastructuurproblemen en hoe er geanticipeerd zou moeten worden op alles wat in de toekomst te maken heeft met dagelijkse mobiliteit, dus met vervoer.

"La Glissoire" heeft de conclusies van het rapport met veel moeite weten te bemachtigen en stelt vast, dat van de 215 bladzijden er slechts enkele (negatieve) zinnen aan de binnenvaart worden gewijd. Duidelijk wordt maar weer eens, dat ook Frankrijk niet aan het Europese Witboek vervoer voldoet waarbij vervoersstromen van de weg naar het water zou moeten gaan, integendeel: de binnenvaart heeft aan marktaandeel verloren.

Delhay bekritiseert het rapport vanwege het feit, dat nergens in het rapport de vraag wordt gesteld of binnenvaart een (en welke) functie heeft in onze economie of in ons leefklimaat. Wel benadrukt het rapport de waarde van het wegvervoer in Frankrijk. Reactie van la Glissoire: "Opdracht vervuld door deze Commissie".

Kanalen sluiten?
In dit rapport wordt niet gesproken over stimulering van de binnenvaart, maar wel over het overgaan tot het "denavigeerbaar" maken van waterwegen. (Oftewel: sluiten voor de binnenvaart). Dat "aan het vaarwegen-net onttrekken", zou 20% van de Freycinet-waterwegen (spitsenkanalen) betreffen. Het argument om tot deze drastische maatregel over te gaan zou zijn, dat die vaarwegen te weinig bevaren worden. Er wordt door de aanwezigen gesteld, dat het een zaak is van de kip of het ei: Door achterstallig onderhoud wordt er minder gebruik gemaakt van de vaarwegen, waarna men minder investeert omdat er minder gebruik gemaakt wordt van de vaarwegen.

Zo heeft de VNF in 2017 136 miljoen geïnvesteerd in infrastructuur waar het in 2013 nog 157 miljoen bedroeg. Het rapport bevestigt: "het vaarwegennet wordt slechter en ontwikkelt zich niet wegens gebrek aan onderhoud en investeringen, het vervoer loopt terug" en de conclusie is, dat men de kanalen, die nergens meer toe dienen, beter kan sluiten.

Slecht waterbeheer
Extra wrang is het feit dat deze bijeen-

komst plaatsvindt in een tijd, waar schepen al wekenlang gestremd liggen vanwege hoog water waarbij de stremming voortkomt uit slecht waterbeleid door de VNF. Tijdens de vergadering horen de aanwezigen van elkaar, dat de sluis van Vives-Eaux met geweld opengezet is (om het water sneller af te laten voeren) waarna een van de benedendeuren beschadigd is en men de hefdeur aan de boven-

kant niet meer omhoog krijgt. Dus ook nu weer is er door onvakkundig handelen van de VNF een probleem ontstaan met als resultaat: onnodig lange stremming van de vaarweg. (Aanleiding tot het spuien via de sluis is overigens, dat de bouwput van de nieuwgebouwde stuw niet is verwijderd, omdat, zo boze tongen beweren, men vreest, dat met ingebruikname van de nieuwe stuw een klassiek bedieningshuisje aan de andere oever wel eens zou kunnen wegspoelen. Met alle risico's en overlast voor omwonenden en schippers tot gevolg.)

Bizarre conclusie

Volgens la Glissoire wordt tenslotte in het rapport een bizarre conclusie getrokken: Het vervoer over water zou men weer zin willen geven door klein vaarwater af te stoten en zo een paar Euro vrij te maken voor groot vaarwater....

Dit afstoten van klein vaarwater zou moeten gebeuren als het (gebrek aan) scheepvaartverkeer op het betreffende traject daar aanleiding toe geeft. Maar tegelijkertijd meldt het rapport dat het afstoten van vaarwegen weer voorkomen zou kunnen worden als verladers en tussenpersonen meer gebruik zouden maken van deze vaarwegen. Daarbij suggereren de opstellers van het rapport dat door middel van "het gebruik van moderne communicatiemiddelen" klant en opdrachtgevers (meer) rekening zouden houden met deze vorm van vervoer.

De aanwezige schippers opperen daarentegen dat het beter zou zijn als de schippers vervoerszekerheid kunnen bieden, doordat ze over een vaarwegennet kunnen beschikken wat niet constant gestremd is door mankementen en achterstallig onderhoud.

Grote opgave

Al met al is het duidelijk dat de schippers in Frankrijk voor een grote opgave staan. Het handjevol mensen dat zich de zorgen aantrekt van deze hele sector buigt zich over: hoe nu verder? Geopperd wordt zich op de een of andere manier te versterken door samen te werken met andere organisaties met overkoepelende belangen, zoals de belangen voor de particuliere ondernemer. Het antwoord op de vraag wat men nu precies zal gaan doen, is nog niet gegeven op deze bijeenkomst. De zorgen zijn groot, de beschikbare menskracht volledig ontoereikend en de toekomst onzeker.

Verdedigen of ontwikkelen?

Omdat het sluiten van vaarwegen en het voortbestaan ook de Nederlandse schippers in meer of mindere mate aangaat, is het in het belang van alle schippers dat de juiste stappen gezet worden: Wordt de functie van de (overblijvende) Franse schippersvertegenwoordiging beperkt tot het verdedigen van de dagelijkse praktische zaken of moet er een organisatie opgebouwd worden, die ook gesprekspartner is voor alle zaken die te maken hebben met de doorontwikkeling van de binnenvaart voor de toekomst? In het tweede geval heeft dat grote consequenties qua bestuurs-structuur en deskundig en opgeleid kader, en dus vereist dat een grote achterban.

Hier werd levendig maar inhoudelijk over gediscussieerd, maar voor de ca. 25 aanwezigen was dit op dit moment een te lastige vraag om een besluit over te nemen.

Gedupeerde schippers vormen een front

Op 21 februari verzamelden enkele tientallen schippers zich voor een openluchtvergadering bij de sluis van Marolles-sur-Seine. Al meer dan een maand lagen de schepen stil. Enkele dagen eerder had de VNF nog beloofd dat men met man en macht aan de (grote) sluis van Vives Eaux zou werken en dat binnen afzienbare tijd die sluis gerepareerd zou zijn. Schippers hadden er al een hard hoofd in want behalve de bovendeur waar men het enorme tandwiel moest repareren vonden schippers dat de beneden deuren er toch wat raar bij hingen. Enkele dagen nadat er met man en macht gewerkt werd is het ijzig stil bij de sluis. Niemand te bekennen, niemand aan het werk.

Geruchten gingen dat de VNF de oude sluis weer in werking wilde stellen. De oude sluis waar een loopbrug dwars overheen is gelegd, en die al zoveel tientallen jaren buiten gebruik is, waarbij er dus nog gebaggerd moest worden en we geen idee hebben of die sluis nog wel werkt. Een ding weten we wel; de lichten doen het in ieder geval want die zijn de afgelopen jaren altijd op rood blijven staan.

Maar de conclusie die je hieruit lijkt te moeten trekken is dat deze noodgreep betekent dat de VNF zelf kennelijk geen enkel vertrouwen meer heeft in het in gebruik nemen van de “nieuwe” sluis, dus dat ziet er niet hoopvol uit. Uiteindelijk heeft de nieuwe sluis toen hij eindelijk in werking werd gesteld maar enkele dagen gefunctioneerd. Sindsdien wordt de oude sluis gebruikt.

Na veel gezeur hebben schippers na weken een VNF vergoedings-formulier bemachtigd waarbij er gesproken wordt over de eventuele mogelijke vergoedingen door de VNF en de eisen waar de aanvrager allemaal aan moet voldoen, waaronder bijvoorbeeld alle bladzijden gekopieerd aanleveren van de meetbrief, en een verklaring overleggen waarin de VNF verklaart dat zij “schuldig” is. Dat laatste valt niet mee omdat diezelfde VNF blijft volhouden dat er sprake is van overmacht en men dus niets gaat vergoeden, en als ze daar al toe over zouden gaan is de maximum vergoedingstermijn 30 dagen. Die termijn was al verstreken en is voor sommige schippers opgelopen tot meer dan 6 weken.

Op 22 februari heeft een afvaardiging van 6 schippers, waaronder ASV denktank lid Jos Evens (Daevanos) een gesprek gevoerd met de VNF omdat zij het niet eens waren met de gang van zaken. Deze 6 mensen zijn een doorsnede van de verschillende type schepen (groot/middel/klein/ diverse ladingtypes) die het betreft waarbij vertegenwoordigers van verschillende bonden zoals het CNBA, la Glissoire en de ASV aanwezig zijn. Een positief punt: er is een enorm gevoel van solidariteit op dit moment, en de grote kloof die er vaak is tussen Fransen en “buitenlanders” lijkt afwezig. Zo zie je maar weer…. ieder nadeel heeft een voordeel. Ellende verbroedert.

Schippersacties bij Vives Eaux (Seine)

Op vrijdag 16 februari kwamen ongeveer 100 schippers samen bij de sluis van Vives Eaux, op de Seine, om de aanwezige pers uitleg te geven over hun onvrede. Zo’n 80 schepen liggen al wekenlang gestremd

vanwege hoog water waarbij de stremming voortkomt uit slecht waterbeleid door de VNF. Tijdens deze bijeenkomst is uiteindelijk ook een vertegenwoordiger van de VNF aanwezig, die voor de camera volhoudt dat het hoofdprobleem het hoge water is. De schippers zijn het daarmee oneens, zij weten dat het helemaal geen extreem hoog water is en dat dit gedeelte van de Seine in geen 100 jaar gestremd is geweest (op een dag na). En nu na 4 weken is er nog geen zicht op verbetering. Probleem is namelijk dat er een nieuwe stuw gebouwd is (waar men maar liefst 4 jaar aan heeft gewerkt), maar de oude stuw niet kan slopen omdat men geen rekening heeft gehouden met een atelier van de VNF aan de waterkant die dan instabiel gaat worden. De oude stuw kan daardoor niet afgebroken worden maar werkt veel te beperkt, en voert veel te weinig water af. Daardoor werd het waterpeil te hoog, wegen en huizen kwamen onder water te staan en de vaarweg werd gestremd.

Het meer dat voor opvang kon zorgen kon zijn werk niet doen omdat men het tegenwoordig vol laat staan omdat men de sportboten van groter belang vindt dan een overstroming meer of minder met alle gevolgen van dien.

In paniek heeft men tenslotte de sluis van Vives-Eaux met geweld opengezet, om het water sneller af te laten voeren waarna een van de beneden deuren beschadigd is en het tandrad van de deur aan de bovenkant de kracht niet aan kon en nu dus zo beschadigd is dat hij niet meer gebruikt kan worden.

Dus ook nu weer is er door onvakkundig handelen van de VNF een probleem ontstaan met als resultaat: onnodig (lange) stremming van de vaarweg.

Kennelijk hebben de acties van de schippers nu al enig succes want inmiddels heeft een aannemer de opdracht met de grootste spoed de sluisdeur te repareren. Ondertussen blijft de VNF doen alsof er sprake is van overmacht want het waterpeil zakt maar niet. Maar schippers hebben geconstateerd dat men nu juist wel de meren leeg laat lopen zodat de VNF niet hoeft toe te geven dat de stremming van de schepen met haar sluis te maken heeft (en dus aansprakelijk gesteld kan worden), en zo net kan blijven doen alsof het overmacht is omdat de stremming door extreem hoog water komt (wat men nu dus zelf creëert).

We houden u op de hoogte

Hoog water

Wekenlang zijn de Seine en de Petite Seine gestremd geweest. Eerst vanwege het hoge water en bovendien raakte de sluis van Vives-Eaux buiten gebruik. De schippers liepen te hoop op de betreffende sluis om hun grieven over het VNF vaarwegbeheer duidelijk te maken. Ongeveer een maand nadat de stremming ingegaan was, vond op 22 februari een gesprek plaats in Parijs tussen de vertegenwoordigers van de schippers en de VNF. Hierbij werd duidelijk dat de VNF geen vertrouwen had in het, binnen afzienbaar termijn, in werking stellen van de sluis van Vives-Eaux. Men sprak op dat moment de mogelijkheid uit de oude sluis, die al tientallen jaren buiten gebruik is, weer werkbaar te maken. Maar de Petite Seine bleef sowieso gesloten, werd gezegd, omdat het waterpeil te hoog stond en o.a. de sluis van Jaulnes (min of meer) onder water zou staan.

Het was dan ook een volkomen verrassing dat, hoewel het waterpeil niet gezakt was, zowel de sluis van Vives-Eaux als de Petite Seine dezelfde dag nog helemaal vrijgegeven werden per 06.00 uur op 23 februari.

Voor veel schepen op de Petite Seine was dit echter nog geen oplossing: het water staat zo hoog dat de grote, lege schepen niet onder de bruggen door kunnen.

Enkele spitsen, vermiculite gelost hebbend aan de kade van de l'Aube in Nogent sur Seine, moesten ook in Nogent sur Seine laden: tarwe bij Soufflet. Deze schippers hebben diverse malen bij hun bevrachter en Soufflet gevraagd om te kunnen laden, maar de controleur durfde niet in het gangboord te komen bij hoog water en de pijp zou niet boven het ruim kunnen volgens Soufflet. Bovendien zou de lading te lang in het schip zitten, dus weigerde men te laden totdat de sluis van Vives-Eaux zou werken en het waterpeil gezakt was. Ondanks de klant in Helmond die juist graag wilde dat er geladen werd.

Vanaf 23 februari hadden deze schepen dus, als zij geladen zouden zijn geweest, kunnen varen. Maar toen de vaarwegen opengesteld waren, moest Soufflet nog een controleur regelen. Daardoor kon maandag eindelijk begonnen worden met laden als tenminste de installatie bij Soufflet niet inmiddels bevroren was geweest.

Uiteindelijk werd er daardoor pas dinsdag 27 februari, in een sneeuwbui, geladen. En dat bleek te laat te zijn, want vanaf maandagochtend 26 februari was de sluis van Jaulnes alweer gestremd vanwege het hoge water. Hoelang deze stremming nu weer gaat duren is onbekend. Een website van VNF geeft over deze stremming aan: ingangsdatum 26-02 11.30 u., vermoedelijk einde 09-03. Dit vermoedelijke einde staat echter niet in het "avis à la batellerie FR2018/01315" vermeld.

De schepen hebben dus 10 kilometer gevaren tot de sluis en moesten toen nog enkele dagen wachten op het vrijgeven van de sluis van Jaulnes. En nu maar hopen dat de sluis van Vives-Eaux nog een tijdje in bedrijf blijft.

Maritime Industry 2018

29, 30 & 31 mei 2018 - Evenementenhal Gorinchem

Stand nummer D.120

We hopen dat we ook u weer mogen begroeten!

Sociaal Economisch

Stijging kosten binnenvaart zet door in 2018

(een persbericht van Panteia)

Ook komend jaar zullen de kosten van het vervoer per binnenvaartschip weer stijgen. De belangrijkste oorzaak van deze kostenstijging is de hogere brandstofprijs die ook voor het komende jaar wordt voorzien. Deze stijging is een voortzetting van de verhoging van de gasolieprijs die in 2016 is begonnen. Dit en meer blijkt uit de kostenrapportages voor de binnenvaart die recent zijn geactualiseerd door Panteia in opdracht van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.

Ontwikkelingen in 2017
Bij een gelijkblijvende inzetbaarheid van de schepen varieert de kostenstijging in 2017 voor de totale binnenvaart tussen de +2,7% en +7,1% ten opzichte van 2016. In de zand- en grindvaart werd een kostenstijging van +3,0% tot +5,0% waargenomen.

De kostenstijging is vooral het gevolg van toenemende brandstofprijzen, die in 2017 stegen met 14,8%. De grootste stijging in kosten is dan ook te zien bij schepen die relatief veel vaaruren maken (continue vaart). Bij deze schepen is het aandeel van brandstofkosten in de totale exploitatiekosten groot. We spreken dan met name over de tankvaart en duwvaart. Als de brandstofkosten buiten beschouwing worden gelaten, varieert de kostenindex tussen de +1,0 en +2,8%.

Verder namen ook de reparatie- en onderhoudskosten, arbeidskosten en verzekeringskosten toe. De gemiddelde rentelasten daalden daarentegen in 2017.

Verwachtingen voor 2018
In 2018 wordt opnieuw een kostenstijging verwacht. De verwachte kostenindex varieert tussen de +3,4% en +5,9%, afhankelijk van het type reis en schip. In de zand- en grindvaart wordt voor het komende jaar een kostenstijging verwacht variërend tussen de +3,4% en +4,8%.

De stijging in brandstofkosten wordt naar verwachting doorgezet in 2018. Op basis van de raming van het Centraal Planbureau wordt een stijging van 10,6% verwacht. Schepen met veel vaaruren zullen dus wederom de grootste kostenstijging kennen. Echter, het component brandstofkosten is behoorlijk onvoorspelbaar en sterk afhankelijk van de omstandigheden die de wereldwijde oliemarkt bepalen. De huidige brandstofprijzen liggen zelfs al hoger dan het gemiddelde dat voor dit jaar wordt voorzien. De werkelijke ontwikkeling van de gasolieprijs zal dus scherp gevolgd worden. Wanneer de brandstofkosten buiten beschouwing worden gelaten, dan wordt een kostenontwikkeling verwacht tussen de +1,9% en +2,8%.

Verder zullen ook de arbeidskosten en onderhoudskosten flink stijgen. Dit komt door krapte op de arbeidsmarkt en een grotere activiteit op de scheepswerven. Enkel de kapitaalkosten zullen dalen, als gevolg van lagere rentes die opnieuw verwacht worden.
Rapporten
In samenwerking met het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart zijn de rapporten beschikbaar gekomen. De rapporten kunnen worden besteld via de webshop van Panteia, via e-mail (w.mars@panteia.nl) of per telefoon (079-3222389).

Er is een algemeen rapport beschikbaar waarin doorrekeningen zijn gemaakt voor diverse segmenten (motorvrachtvaart, duwvaart, tankvaart, containervaart, koppelverbanden). Daarnaast zijn er gedetailleerde rapporten beschikbaar over de zand- en grindvaart en de tankvaart. Deze rapporten beschrijven de kostenstructuur in absolute bedragen en de (verwachte) ontwikkeling voor de deelmarkt.

Vergroening

Verslag bijeenkomst vergroening

Vergroening van de binnenvaart is vooral een financiële uitdaging. Het ministerie verwelkomde iedereen (rond de 150 man), waarvan nog geen 5 schippers. Er volgen nog een paar bijeenkomsten, want er staat in het regeerakkoord, hetgeen voortvloeit uit het klimaatakkoord van Parijs, dat we de CO^2 uitstoot moeten reduceren tot 95% minder ten opzichte van 1990. Hiervoor is overigens vanuit Europa 300 miljoen uitgetrokken, maar onze sector krijgt maar een heel klein deel; daar zou je drie schepen mee kunnen ombouwen. De overheid heeft echter geen goed beeld over de vervuiling van de binnenvaart. Meten aan de pijp zou hier verandering in kunnen aanbrengen. Ze gaf wel toe dat het wegverkeer een hele grote milieubelasting was.

Wim Onderdelinden hield een betoog over allerlei subsidieregels en aftrekmogelijkheden om met groenbankieren een lagere rente te verschaffen. Er zijn dus best wel mogelijkheden, alleen liet hij zeer matig doorschemeren, dat de binnenvaartondernemers geen marges hebben om hierin te investeren. Er werd wel mondjesmaat gezegd, dat er nu nog schepen “onderwater” varen en dat die niet kunnen meedoen aan vergroening. Het is allemaal iets te mooi voorgerekend.

Dari Scheepvaart heeft al diverse hybride schepen en claimde bij een schip met twee schroeven van 8600 ton, dat deze 91000 Euro brandstofkosten bespaart per jaar als hij op generatoren vaart. De vertegenwoordiger van Dari Scheepvaart stelde met hybride 120 liter per uur te gebruiken en daarbij een snelheid van 13 KMPU te halen. Daarnaast gaf hij te kennen dat er met twee dieselmotoren van 1500 PK

250 liter per uur verbruikt wordt. Dat betekent dat er een besparing van 130 liter per uur is. Toen de vraag gesteld werd of het schip bij 250 liter brandstofverbruik ook 13 KMPU vaart, kon hij geen antwoord geven, dus klopt het niet. Hij week van de vraag af door te zeggen, dat het wel vereist is dat je anders gaat varen met hybride. (Hierbij moet je vooral de rompsnelheid van je schip in de gaten houden!) Het klopt dus niet en het verhaal is inmiddels van hun site gehaald.

De banken gaven ook aan dat de binnenvaart, op een enkele na dan, niet bij machte is om te vergroenen en vroegen ingrijpen van het ministerie. Alleen de ING is voorloper op het traject met vergroening van het openbaar vervoer. De bank denkt, dat een uitwisselbaar accupakket het meest ideale is om uit te voeren in de binnenvaart en dit dan op huurbasis. Dan heeft de binnenvaartondernemer geen hoge kosten. Men is er wel van bewust dat zo'n accu container meer kost dan een heel schip.

Tatasteel vertelde hun ideeën met de samenwerking van de PTC. Hierin stelde de PTC dat we allemaal groot denken, maar de PTC denkt aan schepen rond de 86 meter. Om dat rendabel te krijgen, zal ook moeilijk worden.

De vrouw van de schipper van M/S ANDA stelde, dat vergroening niets opleverde voor hen en het tijd werd dat de verdiensten eens wat beter zouden worden. Zij vroeg hoe je direct in contact kan komen met de verladers. Hier kreeg zij geen concreet antwoord op. Er werd wel gesuggereerd, dat we moesten samenwerken. De zaal was er ook al achter gekomen, dat er diverse bedrijven wel bezig zijn met reduceren van de CO^2 uitstoot. Maar dat was ook ieder voor zich, dus die moeten ook wat meer samenwerken. Er werd overigens toegegeven dat LNG ook niet de toekomst is. We zullen echt naar zero uitstoot moeten.

Kortom; er was aandacht voor de kleinere binnenvaart, die verdwijnt. Er waren best ideeën, maar de haalbaarheid is niet aangetoond. En de conclusie is niet gesteld, maar de binnenvaart verdient niet genoeg geld. De verladers willen niet méér betalen voor greendeal schepen.

Het is interessant, maar je moet opletten. Als je dus je rompsnelheid in de gaten houdt, en dat doen de meesten onbewust wel, bespaar je ook al bergen gasolie en elke procent gasolie besparing is net zoveel procenten minder CO^2 uitstoot. Dus CCR2 motoren die dus meer verbruiken, belasten in feite het milieu meer!!!
Piet

Ronde Tafelgesprek Energietransitie Binnenvaart

Het vervolg op de vraag of het voor de binnenvaart financieel haalbaar is om te vergroenen.

De grote lijnen, die RVO presenteerde, gingen over diesel-elektrisch varen. Dit was blijkbaar de opdracht van het Ministerie. Het was eigenlijk te beperkt. RVO kreeg ook opmerkingen hierover vanuit de zaal, dat er meer opties zijn om tot zero uitstoot te komen.

Beleid gericht op grote schepen! Toch is het bij iedereen bekend, dat de binnenvaart erg divers is!

Ook het Panteia was te veel op grote binnenvaart en diesel-elektrisch varen gericht.
Bij de presentatie "meten aan de pijp" werd wel ingegaan op alle facetten van uitstoot reduceren. TNO had een presentatie, waarin gesteld werd, dat de binnenvaart veel vervuilender was dan de vrachtwagen per ton kilometer. De opmerking dat de schepen in één keer veel vrachtwagenladingen tegelijk vervoeren, werd afgewimpeld. Ik stelde dat er 10 miljoen PK in de binnenvaart in Europa wordt gebruikt en 3500 miljoen PK in het wegverkeer in Europa. Dan mag de vrachtwagen wel 75% schoner zijn, maar verliest het op de hoeveelheid. Dit deed niet terzake!

Ik miste hier wel de kennis van rompsnelheid als emissie reducerende maatregel. De grote lijn was 2021 meten en vandaaruit tot 2030 49% minder CO^2 en 2050 moeten we emissieloos varen. BLN-Schuttevaer vond dat we knopen moesten doorhakken en nog dit jaar zouden moeten meten aan de pijp en certificeren. We lopen al achter en vooral in de publieke opinie lopen we achter en dat is zorgelijk. Het Ministerie wilde zich hiervoor hard maken. Er is hierover al genoeg gepraat.
De algehele stemming was dat we snel moeten handelen. Het Ministerie gaf aan, dat er weer een subsidie, die was gestopt, wederom weer gestart wordt na de zomer.
Piet

Ligplaatsen

Persbericht Rijnvaart ligplaatsen

Persbericht ASV luidt de noodklok bij Europese Commissie over ligplaatsen op de Rijn

De ASV heeft de Europese Commissie benaderd over het problematisch tekort aan ligplaatsen voor de binnenvaart op de Rijn in Duitsland

De ASV heeft middels een brief aan directeur Generaal mobiliteit en Transport, mr. Pawel Wojciechoski, de Europese Commissaris voor transport Violeta BULC en directeur generaal DG MOVE Henrik HOLOLEI, haar zorgen geuit over het toenemende tekort aan ligplaatsen voor de binnenvaart op de Duitse Rijn.

Benadrukt is, in deze brief, dat de Rijn de drukst bevaren rivier is in Europa, de doorvaartroute vanaf zee, Nederland, België en Frankrijk naar Duitsland, een oostelijk deel van Frankrijk en naar Zwitserland en via de Main, Main-Donau-Kanaal en de Donau naar Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Roemenië tot aan de Zwarte Zee.

In de brief legt de ASV uit wat volgens haar het belang van een goede ligplaats is. Daarbij wordt gerefereerd aan de noodzaak om veilig te kunnen "parkeren" met het binnenvaartschip als de vaartijd onderbroken moet worden om de verplichte rusttijd in acht te nemen. Ook werd uitgelegd dat ligplaatsen nodig zijn om een veilig heenkomen te hebben bij stremming van de vaarweg bij hoogwater of als er andere calamiteiten zijn. Tenslotte werd genoemd dat ligplaatsen nodig zijn als wachtplaats voordat men kan laden- en/of lossen.
Daarbij wordt verduidelijkt dat het "ten anker gaan" zoals in vroeger tijden meer gewoon was niet meer verantwoord is op de drukke rivier de Rijn.

In de brief wordt specifiek de Duitse Rijn vanaf Emmerich tot aan Iffezheim als niet veilig aangewezen omdat de laatste 20 jaar steeds meer ligplaatsen verouderd zijn en ook in verval zijn geraakt. Deze ligplaatsen kunnen niet meer door de binnenvaart worden gebruikt omdat ze niet meer veilig zijn. In plaats van te worden hersteld, worden deze ligplaatsen opgeheven.

De tendens dat bestaande ligplaatsen in steden zoals o.a. Keulen, Bingen, Mainz worden opgeheven omdat er woningen aan het water zijn gebouwd en de bewoners geen binnenvaart dulden maakt volgens de ASV de zaak niet beter. Hierdoor worden schepen gedwongen om ten anker te gaan om naast de drukke vaargeul te “rusten”. Het feit dat er al diverse aanvaringen en/of ongelukken hebben plaatsgevonden onderschrijft de stelling van de ASV dat men hier niet veilig kan liggen.

De directeur generaal wordt er op gewezen dat er al meerdere keren contact gezocht is met de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) in Straatsburg waarbij de ASV moet concluderen dat deze geen initiatief neemt om dit aan te kaarten bij de diverse verantwoordelijken. En dat terwijl de veiligheid van de schippers op de Rijn wel een kerntaak is van die CCR wetende dat de Rijn onder de Akte van Mannheim valt.

Daarom heeft tenslotte de ASV haar vraag aan Europa gericht:
“Wilt U helpen, zodat er een veilige exploitatie door de binnenvaart gevoerd kan worden? Want tenslotte varen we met de binnenschepen door heel Europa.”

Een eerste antwoord verscheen al enkele dagen na het versturen van de brief

Dear Ms Fluitsma,

Thank you very much for your question addressed to Commissioner Bulc. We will analyse it and follow-up within a shortest delay. I hope to come back to you shortly.

Kind regards,

Alisa

ALISA TIGANJ
Member of Cabinet
Cabinet of Commissioner Violeta Bulc – transport

De brief blijkt ook meteen doorgestuurd te zijn naar Daniela Rosca en Denise Monas dus het balletje rolt.

Overleg over de ligplaatsen in de Botlek

Het overleg ging met name over de plaatsen in het bijgaande kaartje. De Botleksteigers 20 tot en met 23 gaan verdwijnen. Het plan is daarvoor 3 ligplaatsen met een lengte van 110 meter terug te brengen voor de tankvaart.

Met EBS is een afspraak gemaakt dat zij aan hun kade 220 meter beschikbaar stellen om te wachten. Hiermee worden 6 zogenaamde wachtplaatsen gerealiseerd. EBS is contractueel verplicht om, ook al heeft het schip EBS niet als bestemming, deze afspraak na te komen.

Bij spoedeisende zaken krijgt men toestemming om het schip via het terrein van EBS te verlaten.

Gesuggereerd is om “spoedeisende zaken” nader te definiëren en ook de volgende zaken contractueel overeen te komen met EBS:

- Bij medische, spoedeisende, kwesties krijgt men de mogelijkheid om het schip via het terrein van EBS te verlaten;
- Op vrijdag en maandag krijgt men toestemming om het schip via het terrein van EBS te verlaten voor het halen en brengen van kinderen van het internaat;
- Voor het wisselen van personeel krijgt men toestemming om het schip via het terrein van EBS te verlaten;

Uiteraard geldt dat e.e.a. overlegd moet worden met EBS.

Bij Jewo komen 3 ligplaatsen beschikbaar voor schepen tot 135 meter. Aan de andere zijde van de steiger is ruimte om 2 tot 3 scheepslengten tot 90 meter te laten afmeren.

De vraag was; moet het autosteiger gehandhaafd worden op de kop van de Botleksteigers / Chemiehaven. In dat geval kan de ligplaats voor de genoemde 3 tankers aan de Chemieweg geen plaats bieden aan schepen van 135 meter. Maximale lengte is dan 3 x 110 meter. Gezien het veelvuldig gebruik van de steiger (1.000x per jaar) lijkt dit toch aanbevelenswaardig. Afgesproken is dit te blijven monitoren; het gebruik zou kunnen teruglopen en dan zou dit kunnen worden heroverwogen. Dit is besloten mede door het feit dat 135 meter schepen ligplaats kunnen nemen aan de Welplaatweg.

Een en ander zal nog worden teruggekoppeld bij de ledengroep tankvaart.

Andere zaken die aan de orde waren:

- Hoe staat het met de onderborden aan de ligplaatsen Amazonehaven. De borden zijn in de maak en zullen worden aangebracht.

NIEUWSBRIEF MAASHAVEN, 16/02/2018

Belangrijke informatie voor de binnenvaart over de ligplaatsen in de Maashaven.

Zoals bekend zijn er plannen tot herinrichting van de Maashaven. Het Havenbedrijf is blij met het behoud van de Maashaven als belangrijke ligplaatshaven voor de binnenvaart. De herinrichting betekent wel dat de ligging en het gebruik van de ligplaatsen verandert.

De divisie Havenmeester heeft eerder via een Bekendmaking aan de Scheepvaart aangegeven dat in verband met de werkzaamheden de binnenvaart, begin februari 2018, zowel het lange als het korte ponton aan de Maashaven-oostzijde moest verlaten.

Met de schepen die al geruime tijd onafgebroken aan de oostkant van het ponton verbleven is een overgangssituatie afgesproken. Zij kunnen tijdelijk afmeren aan het meest westelijke ponton in de Maashaven.

Met veel waardering heeft het Havenbedrijf gezien dat al deze schepen op tijd zijn verhaald en op de hun nieuwe locatie zijn afgemeerd.

Vervolgens is de steiger voor de reguliere binnenvaart buiten gebruik gesteld. Het ponton was daardoor niet meer in gebruik als afmeergelegenheid.

Het was de bedoeling om zo snel mogelijk na deze verhuizing alle pontondelen af te voeren naar de werf. Daar zouden zij geschikt worden gemaakt voor de nieuwe afmeersituatie die aan de Maashaven noordzijde is beoogd middels de aanleg van twee zgn. ‘hockeystick steigers’.

Echter, door een verandering in de planning worden de pontondelen nu niet in één keer maar in etappes weggehaald. Door in gedeeltes af te koppelen blijft de mogelijkheid bestaan om aan de nog resterende pontondelen af te meren. Daardoor is de noodzaak voor het nu geldende afmeerverbod vervallen.

Om niet onnodig ligplaatscapaciteit in de Maashaven te onttrekken, is in een nieuwe Bekendmaking aangegeven dat het weer mogelijk is om aan de nog overgebleven pontons af te meren.

Het blijft voor de reguliere binnenvaart echter een onzekere ligplaats. Het Havenbedrijf kan op ieder moment verzoeken om binnen bepaalde tijd de ligplaats te verlaten om delen van het ponton af te koppelen en naar de werf te vervoeren.
Het Havenbedrijf heeft willen voorkomen dat de categorie 'langliggers' onmiddellijk zou moeten vertrekken. Begin deze maand konden zij in alle rust naar hun nieuwe locatie.

Voor de actieve binnenvaart ligt dat begrijpelijk anders. Zij kunnen makkelijker snel verhalen naar een andere locatie wanneer de pontons worden afgevoerd.

Het project vernieuwing ligplaatsinrichting Maashaven gaat overigens ongewijzigd door. Alleen de planning van het gebruik van de bestaande pontons is gewijzigd.

Voor verdere informatie kunt u terecht bij: Afdeling Beleid van de Divisie Havenmeester Rotterdam.

Versterking Rijnkade Arnhem

De Rijnkade is over een lengte van 1,2 kilometer afgekeurd voor een extreem hoog water situatie, bij waterstanden die gemiddeld eens in de 1250 jaar voorkomen en moet voor de waterveiligheid versterkt worden.

Voor de gemeente Arnhem is de versterking van de Rijnkade een goed moment om de Rijnkade een impuls te geven en de aantrekkelijkheid en verbinding met de binnenstad verder te bevorderen. De Jansbeek die via de Hoge Kade in de Rijn uitmondt, is daar al een mooi voorbeeld van.

Er zijn vier denkrichtingen voor Dijkversterking Rijnkade. Deze varianten worden via deze site verwoord, in woord en beeld Zie: https://www.wrij.nl/thema/actueel/projecten/rijnkade-arnhem/we/

Uiteindelijk zal er één ontwerp ontstaan waar diverse aspecten uit de varianten zijn verwerkt.

Tot 4 april was er de mogelijkheid om een klanteisformulier in te leveren waarop bewoners hun zienswijze konden geven.

De ASV heeft daar ook gebruik van gemaakt (na hierop geattendeerd te zijn door enkele oplettende leden) Daarbij heeft de ASV het waterschap op het volgende gewezen.

Wij zien bij de voorstellen mooie plannen maar er wordt kennelijk geen rekening gehouden met het feit dat de hele maatschappij gebaat is bij minder vervoer over de weg en meer over water. Daar horen dan ook voorzieningen bij om het bestaan van binnenvaart mogelijk te maken.

In geen van de 4 voorstellen wordt het bestaan van de binnenvaart beschreven, en dat terwijl aanmerende vrachtschepen net zo goed een attractief karakter kunnen hebben, nog los van de maatschappelijke plicht die een stad als Arnhem heeft ten opzichte van deze vervoersmodaliteit.

Ligplaatsenbeleid binnenvaart onduidelijk
Het is onduidelijk wat er binnen de gemeente geregeld wordt ten aanzien van de ligplaatsen voor de vrachtvaart. Er is bij de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) informatie binnengekomen dat er op dit moment geen of nauwelijks plaats is aan de kades voor de vrachtvaart en deze schepen zelfs doorgestuurd worden naar de Nieuwe haven. Dit omdat de gehele lengte van de kades gereserveerd zou zijn voor de cruisevaart. Maar in die haven is het, waar het gaat over ligplaatsen, ook maar beperkt toegankelijk vanwege het aantal woonschepen die er liggen en de cruisevaart die daar ook nog plek toegewezen heeft gekregen. Het wordt dan wel krap in die haven.

Noodzaak ligplaatsenbeleid
Ook heeft de ASV aandacht gevraagd voor het feit dat er in de gehele binnenvaart een vaar-en rusttijdenwet van kracht is en er in dit kader ligplaatsen nodig zijn voor overnachting. Dan is de Nieuwe haven ook niet echt een plaats om er maar even voor een paar uur rust in en uit te varen. Dit neemt onnodig veel tijd in beslag. In de opvaart is er na de sluis van Driel, als het daar vol ligt, enkel Arnhem waar naar uitgeweken kan worden. De haven van Tolkamer is dan veelal te ver en in dat geval worden de vaartijden overschreden. Ook als men in de afvaart de Gelderse IJssel neemt is de eerste gelegenheid ligplaats te nemen Doesburg. Een grote kans dat ook hier de toegestane vaartijden ver overschreden gaan worden.

Ook voor de binnenvaart die met Arnhem in welke vorm dan ook een sociale of economische band heeft is het volgens de informatie die we kregen moeilijk geworden het weekeinde in Arnhem een ligplaats te krijgen. Het is toch een prettige gedachte dat naast de cruisevaart ook de rest van de binnenvaart een plekje met bijbehorende voorzieningen zou mogen hebben binnen uw mooie gemeente.

Doelstelling indienen klanteisformulier
De doelstelling specifiek in dit geval van de ASV is dat naast de cruisevaart ook de rest van de binnenvaart welkom is en een plekje met bijbehorende voorzieningen zou mogen hebben binnen deze mooie gemeente.

Met die bijbehorende voorzieningen bedoelt de ASV naast (vaste)ligplaatsen voor de binnenvaart ook goede afloopmogelijkheden, een auto-afzetplaats en stroomvoorziening (zodat schepen niet met hun generators voor overlast hoeven te zorgen).

Het belang dat daarbij gediend wordt heeft de ASV als volgt omschreven

- Het belang is een groter maatschappelijk belang. Willen we een beter milieu, minder files en CO2 uitstoot dan moeten we daar allemaal aan meewerken, ook Arnhem. Dat betekent dus dat er niet gedacht mag worden dat een andere gemeente maar voor ligplaatsen moet zorgen. Wij doen een beroep op alle provincies, waterschappen en gemeentes om hun verantwoordelijkheid te nemen in een stimulatie van vervoer over water.
- Er is ook een sociaal belang. Schepen worden bevolkt door normale mensen met normale behoeften, waarin voorzien zou moeten worden door gemeentes zoals Arnem. Wij vragen u± neem die verantwoordelijkheid.
- Bovendien is er een attractief belang, aanmerende en losmakende schepen geven een dynamisch karakter en horen bij een stad als Arnhem. Maak daar dan ook ruimte voor, vragen wij.

We zijn benieuwd naar de uitkomst

Helmond

Aanpassen bedieningstijden sluis 8 en 9

Geachte heer, mevrouw,

Mede in het kader van de gemeentelijke bezuinigingstaakstelling zijn de bedieningstijden van de sluizen 8 en 9 en de brug bij de insteekhaven bij wijze van proef aangepast. Deze proef is met de belanghebbende geëvalueerd en de uitkomsten van de evaluatie zijn voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders ter besluitvorming.

Besluit
Op 23 januari 2018 heeft het College van Burgemeester en Wethouders besloten om de bedieningstijden van de sluizen 8 en 9 en de brug in de insteekhaven aan te passen.

De nieuwe bedieningstijden zijn als volgt vastgesteld:
- Maandag tot vrijdag van 06.00 uur tot 18.00 uur
- Vrijdag van 06.00 uur tot 20.00 uur
- Zaterdags en zondags gesloten

Om tegemoet te komen aan de opmerkingen uit de evaluatie worden de volgende maatregelen getroffen.
- Bovenstrooms van sluis 9 worden het aantal wachtplaatsen voor zowel beroepsvaart als pleziervaart uitgebreid. De hierbij behorende stroom- en watervoorziening wordt eveneens aangepast en er wordt verlichting op de kade aangebracht.
- Afhankelijk van het scheepsaanbod zullen wij in drukke perioden op maandagochtend 3 uur extra bediening inzetten binnen de genoemde bedieningstijden.

Vragen
Voor vragen over dit besluit kunt u contact opnemen met de heer M. Bodelier, hij is telefonisch bereikbaar op 0492-587542.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Helmond
ing. W.P.D. Sanderse afdelingsmanager Inrichting & Beheer Openbare Ruimte

Bezwaar aangetekend

Onderstaande brief is gestuurd aan de gemeente Helmond betreffende het besluit om de bedieningstijden, ook na de “evaluatie” niet aan te passen.

Brief aan gemeente Helmond dd. 6 febr. 2018 (zaaknr. 33354900)

Geacht College,
Hierbij wil ondergetekende bezwaar aantekenen tegen bovenvermeld besluit van B&W Gemeente Helmond en wel om de volgende, eventueel nog aan te vullen, redenen:

Bedieningstijden voor binnenvaart sterk ingekrompen
De aanpassing naar aanleiding waarvan ik dit bezwaar schrijf, houdt in dat de bedieningstijden sterk zijn ingekrompen.

In de oude situatie waren de bedieningstijden als volgt:
- Maandag t/m donderdag van 06.00 uur tot 22.00 uur
- Zaterdag van 06.00 uur tot 14.00 uur

Het besluit houdt in, dat de bedieningstijden worden aangepast in:
- Maandag t/m donderdag van 06.00 uur tot 18.00 uur (4 uur minder op een dag)
- Vrijdag van 06.00 uur tot 20.00 uur (2 uur minder)
- Zaterdag geen bediening meer (8 uur minder)

In totaal levert dat een beperking van vaarmogelijkheden van minimaal 26 uur op. Minimaal, want de schepen zullen zich, zeker in het weekend, ophopen en daarmee zal de wachttijd nog in ernstige mate toenemen.

De flankerende maatregelen, die in het vooruitzicht zijn gesteld (afmeer-gelegenheid jachten en daarmee uitbreiding ligplaatsen, verlichting, stroomkast, watertappunt) zijn voorlopig nog niet aanwezig, zodat de voorzieningen onvoldoende zijn, terwijl de nieuwe regeling al langere tijd van toepassing is.

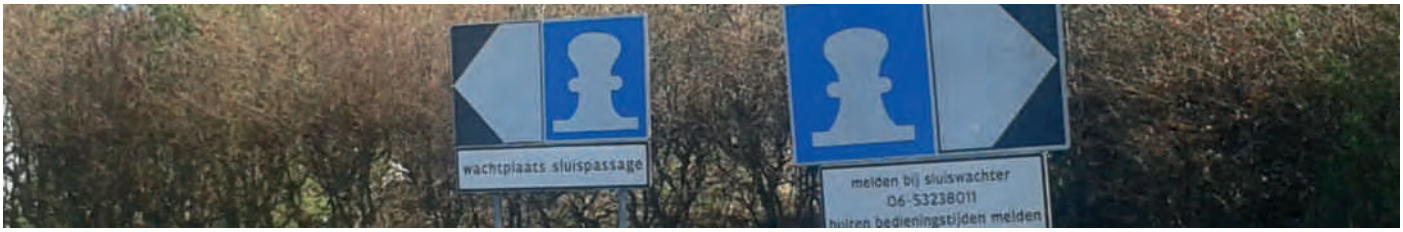
Uitbreiding van de bediening op maandagmorgen (bij drukte) zou bij toepassing op zaterdag al een deel van de bezwaren weggenomen hebben: Minder schepen zouden, zowel de haven in- als uitvarend, geblokkeerd worden in of buiten de haven. Uit niets blijkt, dat het sociale aspect van de schippers voldoende is meegewogen: Ligplaats bij sluis 9 geeft veel geluidshinder door het dikwijls drukke verkeer op de rijksweg en verstoort de (weekend)rust. Of schepen nu wel of niet maandagochtend moeten lossen, de schippersfamilies moeten zondagavond terug naar boord omdat er maandagochtend om 06.00 u. met schutten wordt begonnen.

Het technisch aspect:
Uit niets blijkt, dat er deskundig, onafhankelijk onderzoek heeft plaatsgevonden (zoals tijdens de evaluatiegesprekken is geopperd) naar de mogelijkheid van aansturing door de schippers van een automatische bediening van de betreffende kunstwerken, zoals dat in Frankrijk op kleinere vaarwegen gemeengoed is.

Binnenvaart wordt benadeeld, oneerlijke concurrentie en een nadelig milieu-aspect. De just-in-time planning met de klant wordt bemoeilijkt: Tijdige losgereedheid bij de klant op maandag kan niet met zekerheid worden afgesproken, evenmin als de laadgereedheid voor een volgend transport door oponthoud bij het verlaten van de haven vóór het weekend.

Door deze belemmeringen ontstaat er een opwaartse druk op de vervoersprijs, wat vervoer per schip duurder maakt. Dit bewerkstelligt een omgekeerde modal-shift, met als gevolg meer filedruk en milieuvervuiling. Vervoer per as kent die belemmeringen niet en “natte” bedrijven buiten de Industriehaven hebben concurrentievoordeel.

Ondergetekende verzoekt u dan ook dit besluit te vernietigen.



Beroep op de voorzieningenrechter

Een van onze denktankleden heeft op persoonlijke titel een beroep gedaan op de voorzieningenrechter.

Aan:
de Edelachtbare Voorzieningenrechter,
Postbus 90125,
5200 MA 's-Hertogenbosch.

Geachte mevr., mijnheer,

Bij deze wil de ondergetekende u verzoeken, een voorlopige voorziening toe te passen in de zaak, besluit nr 33639854 B&W gemeente Helmond, waartegen ondergetekende bezwaar heeft aangetekend (zie bijlage).

Korte omschrijving van de zaak en van het spoedeisend belang:

De Industriehaven in Helmond is een veel gebruikte haven voor transporten per schip vanuit de zeehavens en België en Frankrijk en alleen toegankelijk via 2 schutsluizen, sinds een aantal jaren in beheer bij de gemeente Helmond. Sinds inmiddels 8 maanden past de gemeente om bezuinigingsredenen sterk ingekorte bedieningstijden toe in vergelijking met de aanvaar-route Zuid Willemsvaart. Hierdoor worden tientallen schippers, waaronder ondergetekende, samen goed voor honderden transporten per schip per jaar, in hun bedrijfsvoering belemmerd, hetgeen ten koste van hun inkomen gaat en hun sociale situatie geschaad wordt. De meeste schippers wonen aan boord met hun gezin en hebben het recht om, naast hun werk, hun toch al belemmerde sociale leven naar believen in te delen zonder onnodige en onontkoombare extra belemmeringen.

Het blijft echter de vraag, of bezwaarprocedures B&W ertoe zullen brengen, dit besluit te vernietigen. Vast staat echter wel, dat deze procedure nog maanden, wellicht jaren kan duren. In de tussenliggende tijd wordt mijn economisch belang geschaad: De belemmeringen zullen de vrachtprijs opdrijven, waardoor vervoer per schip oninteressanter wordt, Just-in-time planning met de ladingontvanger wordt bemoeilijkt, waardoor de opdrachtgever wellicht op ander vervoer zal overschakelen. Mocht de bezwaarprocedure t.z.t. worden gehonoreerd, dan gaat vervoer per schip waarschijnlijk niet terug gekozen worden omdat de nieuwe logistieke situatie dan eenmaal is ingeburgerd. Dit heeft dan ook een langdurig milieu-effect: vervoer per schip geeft nog altijd beduidend minder uitstoot en beperkt filevorming.

De gemeente Helmond geeft aan, een aantal verbeteringen toe te gaan passen aan de afmeer-gelegenheid bij sluis 9 (waar de opstoppingen tijdens het weekend zich zullen voordoen), te weten een drinkwater-tappunt, walstroom-aansluiting, verlichting en meerplaatsen voor jachten, die nu in het gedrang komen. Het betreft voorzieningen, die in de Industriehaven ook beschikbaar zijn, maar waar schepen geen gebruik van kunnen maken, als ze de haven door de beperking in de bedieningstijden niet kunnen bereiken. Zolang die voorzieningen er niet zijn, en daar is geen tijdplanning voor opgegeven, is mijns inziens toepassing van het besluit niet aan de orde.

Om deze en bovenvermelde redenen zou ik u willen verzoeken, bij voorlopige voorziening te bepalen, dat het besluit wordt opgeschort tot de bezwaarprocedure is afgerond en, indien van toepassing op dat moment, de extra voorzieningen zijn geplaatst.

Hoogachtend,

Havengelden

Aanmelding havenbezoek Lochem

Wij ontvingen een mail van een schipper die hij verstuurd heeft naar de havenbeheerder van Lochem.

Reactie "Ben er helemaal klaar mee dat wij de boekhouding moeten gaan doen voor elke gemeente die een haven heeft"

Datum: 22 maart 2018 om 14:47:56 CET
Aan: info@havenbedrijftwente.nl

Geachte,
Via deze weg wil in mijn ongenoegen uiten over de manier van aanmelding en de bejegening van uw medewerkers tijdens mij bezoek aan de haven van Lochem.

Deze morgen ben ik benaderd door een meneer waarvan het uniform liet blijken dat hij van handhaving was maar ik wist natuurlijk niet waarvan.

Zonder goedemorgen werd mij gezegd dat ik mij moest melden, waarna ik 3 keer gevraagd hebt wat zegt u?

Na de 4e keer was mijn antwoord, dat dat ook wel eens tegen mijn grootvader gezegd is door een man in uniform lang geleden!
U begrijpt wel, geen lekker begin van een gesprek! De man schrok van mijn reactie en het ijs was gebroken.

Er volgde een goed gesprek en naar aanleiding van dat gesprek wil ik u het volgende mededelen.

1e Manier van aanmelding:
Als een schip een haven aanloopt moet er dmv borden duidelijk zichtbaar zijn hoe of wie de havenbeheerder is en hoe deze te bereiken is.

Verders hoeft een schipper niet op internet te Googelen op welke manier er aangifte gedaan moet worden.

Alle schepen zijn duidelijk gekenmerkt zodat in een oogopslag te achterhalen valt wie de eigenaar is en waar deze huisvest. Zolang ik niet overtuigd ben dat uw webportaal veilig is, kunt u van mij ook niet verlangen om mij daar te registeren.

U begrijpt dat er dus behoefte is aan een havenmeester die als aanspreekpunt dient en zorg draagt voor uw administratie en financiële afwikkeling van de havengelden, en niet aan een Boa die roept dat we ons moeten melden en we geen flauw idee hebben bij wie, waarom en wanneer .

Datum bezoek aan de haven Lochem
Ma 19-03-2018 tm Do 22-03-2018

Algemeen

Zienswijze oeververbindingen Noord-Holland

Op 5 februari jl. heeft de ASV een zienswijze gestuurd aan de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland.

Daarbij hebben wij, als schippersorganisatie, de provincie gewezen op het volgende:

Meer oeververbindingen zijn noodzakelijk
Niet alleen het wegverkeer ondervindt hinder doordat zij de smalle bruggen bij Lisse, Hillegom en Bennebroek moeten gebruiken om vanuit de Bollenstreek naar de Haarlemmermeerpolder te komen. Ook het scheepvaartverkeer ondervindt opponthoud doordat de bruggen maar beperkt open kunnen. Wij onderschrijven dan ook de noodzaak om meer oeververbindingen aan te leggen, zodat de vlotheid van het verkeer over de weg en het water gewaarborgd blijft.

Liever een aquaduct dan een brug
Minder blij zijn wij met het voornemen om twee middelhoge bruggen aan te leggen in het westelijke gedeelte van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Deze bruggen werpen verdere beperkingen op voor zowel de beroepsmatige als de recreatieve scheepvaart, in een route die toch al gekenmerkt wordt door een groot aantal bruggen: 20 stuks op 30 km. De binnenvaart heeft eigenlijk een vrije doorvaarthoogte van 6,5 meter nodig om de bruggen ongehinderd te kunnen passeren; recreatievaart, gezien het feit dat het een staande mast route betreft, een ongehinderde doorvaart. Dat betekent een aquaduct en zo voorkomen wij dat het wegverkeer en de scheepvaart elkaar bij de nieuwe oeververbindingen in de weg zitten.

De nautische belangen zijn onvoldoende weerspiegeld in de huidige stukken
De zuidelijke kruising met de Ringvaart van de Haarlemmerpolder wordt nu gemaakt met een middelhoge brug. Wij missen in alle achterliggende stukken een onderbouwing van deze keuze. Waarom is een aquaduct op dit punt niet afgewogen? De provincie heeft bij het meest recente wegenbouwproject in de regio, de omlegging van de N201, er wel voor gekozen om de waterkruisingen met de (oostelijke) Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en de Amstel als aquaduct uit te voeren. Wij willen u erop wijzen dat het waterverkeer juist op dit traject een aquaduct rechtvaardigt: 400.000 ton aan vracht per jaar met 1.600 schepen (staat gelijk aan 32.000 vrachtwagens) en 25.000 recreatieve vaarbewegingen. Nergens is de Ringvaart van de Haarlemmermeer drukker dan op dit traject. Het betreurt ons dat noch in de Milieu Effect Rapportage (MER) noch in de MKBA, ook maar één woord gerept wordt over het belang van de scheepvaart op de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Nader onderzoek lijkt ons dan ook noodzakelijk!

De locatie van de brug is nautisch onverantwoord.
Situering van een beweegbare brug in een bocht is niet gewenst in verband met het benodigde uitzicht op de vaarweg. Besluit u na het overwegen van een aquaduct, toch te kiezen voor een brug, dan willen wij u verzoeken deze brug circa 100 meter noordelijker aan te leggen dan waar nu voorzien. Nu is de brug gesitueerd in een bocht van de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Handhaaft u de brug in de bocht, dan verplicht u zich tot het aanleggen van een brug met een minimale doorvaartopening van het beweegbare deel van 20,5 meter. Dit betekent aanvullende (bagger)werkzaamheden en het slaan van damwanden. Een aquaduct op deze plek kan nautisch overigens prima.

Terneuzen: Wie niet wil horen….

“laat RWS in de Westsluis voor mensen zorgen, die de binnenvaart vastleggen”.

Al vele malen is het onderwerp Terneuzen aan de orde geweest. Daarbij heeft de ASV (denktanklid Joop Molewijk ondersteund door Ron Breedveld) zich ingezet om de voorzieningen inclusief het schutten van de binnenvaart te behouden c.q. te versterken.

Er zijn zienswijzen ingediend, er werd opgedraven bij commissies maar er werd niet geluisterd.

Na een ongeval op 11 november jl. waarbij een matroos maar liefst 3 kwartier tussen wal en schip liggend op een drijfraam heeft moeten wachten op hulp, heeft BLN om veiligheidsmaatregelen verzocht voor de Westsluis. En wat is het resultaat? De Westsluis van Terneuzen mag per direct slechts beperkt worden gebruikt door de binnenvaart. Lege schepen mogen niet meer afschutten en alleen nog opschutten bij een waterstand gelijk aan of hoger dan NAP+1,50 meter.

Ook is de maximaal te benutten muurlengte in de kolk voor de binnenvaart ingekort van 290 naar 245 meter.

Hiermee wordt in veel gevallen de Westsluis de binnenvaart ontnomen. Dat is met de huidige drukte al een groot probleem, maar dat probleem wordt nog veel groter op het moment dat er vanwege de bouw van de nieuwe sluis geregeld stremmingen zullen zijn. Zo wordt de Middensluis in 2021 lange tijd buiten gebruik gesteld.

Al met al wordt de vaarweg naar het zuiden inmiddels met heel veel obstakels bekleed: net nu we horen hoe Antwerpen de Royerssluis praktisch ontoegankelijk zal maken voor de binnenvaart. Ook allemaal uit het oogpunt van veiligheid: voor de fietsers wel te verstaan!
Dat maakt varen over Antwerpen ook een stuk minder aantrekkelijk.

Het was te voorzien dat er problemen zouden komen wat Terneuzen betreft: Tijdens de vergadering over het opstarten van de planningstool heeft de ASV de verwachte problematiek naar voren gebracht en uiteindelijk te kennen gegeven geen verantwoording te nemen in de situatie rond de bouw van de sluis.

De ASV heeft zich destijds gedwongen gevoeld in duidelijke bewoordingen aan te geven, dat zij geen enkele verantwoordelijkheid wilde dragen door de volgende gang van zaken: Het niet inspelen door RWS op de te verwachten situatie, zoals (verdwijnen van) ligplaatsen en de toen onzekere gang van zaken over de middensluis lagen daaraan ten grondslag. RWS meldde destijds doodleuk, dat RWS

geen invloed zou hebben op het tijdsbestek dat de sluis opengehouden zou worden (zo lang mogelijk volgens o.a. de ASV). Rijkswaterstaat heeft de regie uit handen gegeven aan een aannemer. Dat bracht de ASV tot het besluit duidelijk te moeten maken, dat we dan wel met elkaar om de tafel kunnen zitten maar dat de schijn niet gewekt moet worden dat de ASV op enigerlei wijze begrip had voor de gang van zaken, laat staan akkoord zou zijn ermee.

Onze stelling was: jullie maken er een puinhoop van, verwacht van ons niet, dat wij helpen opruimen.

Sindsdien is er geen contact meer geweest tussen de ASV en Rijkswaterstaat. De ASV is dan ook niet van de nieuwe maatregel op de hoogte gesteld. Maar we kunnen rustig stellen dat ook de nu ontstane situatie weer te herleiden is tot nalatigheid en niet inspelen op een aantoonbare behoefte, mede veroorzaakt door meer passages van de binnenvaart door de Westsluis.

Waar alles en iedereen constant te hoop loopt over veiligheid aan boord, valt ons op dat veiligheid aan de wal voor de schipper kennelijk van ondergeschikt belang is. Want het mag duidelijk zijn dat de wijze waarop in deze sluis vastgemaakt moet worden onverantwoord is. Daar, waar de regels op het schip zo worden aangescherpt voor de veiligheid, dat ze het liefst zouden hebben, dat schepen niet meer bewegen, moet de schipper of matroos via een levensgevaarlijke glibberbalk het schip vastleggen. En dat gaat natuurlijk een keer fout. En wat nu? De bootlieden, die de binnenvaart kunnen vastleggen, gaan dat zeker niet gratis doen.

De ASV stelt voor “laat RWS voor mensen zorgen, die de binnenvaart vastleggen of een contract hiervoor sluiten met de bootlieden”. RWS heeft volgens de ASV ervoor te zorgen, dat de schepen op een veilige manier de sluizen kunnen passeren.

Helemaal doof blijkt Rijkswaterstaat niet te zijn (wel behoorlijk hardhorend), nu Rijkswaterstaat een proef gaat houden om bootlieden in te zetten bij het vastmaken in de sluis. Wanneer die proef ingaat is echter nog niet duidelijk en voor hoe lang die proef zal gelden, weet men ook nog niet. Tijdens de proef mag de lege binnenvaart overigens wel op- en afschutten.
We blijven het volgen.

Wat vindt de schipper van de werking van plantool Terneuzen?

Diverse berichten bereiken de ASV, waaruit zou blijken dat niet alleen schippers ontevreden zijn, maar dat ook de sluiswachters van Terneuzen niet bepaald blij zouden zijn met het feit dat zij bestookt worden met boze teksten door schippers, die vinden dat plantool Terneuzen niet of bijzonder slecht werkt.

Aan de andere kant zijn er weer schippers die wel goed kunnen werken met dit systeem.

Wij denken dat het belangrijk is te inventariseren hoe de schipper dit systeem ervaart.

Belt u 0800 8002. U wordt dan rechtstreeks doorverbonden met het hoofdkantoor in Utrecht waar men alle klachten bundelt.

De ASV zou het erg op prijs stellen als u uw ervaringen wilt delen op ASV facebook, zodat we in gesprekken met het Ministerie en/of de politiek aansprekende voorbeelden hebben. Via het e-mailadres info@algemeeneschippersvereeniging.nl kan natuurlijk ook.

Reacties:

- Heb er al een paar gebruik van moeten/mogen maken en wij ondervinden geen problemen. Het werkte perfect, ook tijdens het spuien kwam het goed uit.
Er was echter 1 fout ontdekt in het programma. Als je op je aangegeven ETA niet aanwezig bent, ook al word je later ingepland, word je van de lijst gehaald. Dit kreeg ik dus laatste keer. Ik werd 3,5 uur later ingepland dan mijn opgegeven ETA. Dus hadden wij besloten om later te vertrekken, vanwege beperkte ligplaatsen etc. Zoals Terneuzen dat ook wenst. Alleen dan werkt het programma niet mee, want die registreert via AIS of dat je aanwezig bent of niet. De sluiswachter heeft het netjes opgelost om ons alsnog op onze oude plek in te delen en dit zou worden aangekaart bij de technische dienst.
- Als iedereen het programma zou gaan gebruiken, dan werkt het nog beter. Nu op dit moment heb je veel voordeel ervan als je het wel gebruikt, want er zijn collega’s die het nog steeds niet gebruiken, dus die worden achteraan gezet.
- De tool zou alleen verbeterd moeten/kunnen worden door een APP te maken en of een bevestiging mail of iets, dat je aanmelding is gelukt, want je krijgt nu niks, dus moet je op goed geluk ervan uitgaan dat het werkt.
Ik ben er dus tevreden mee!
- Wij tot hiertoe geen problemen. Maar het probleem dat de Heer Van Der Veen meldt zou toch besproken moeten worden. De bedoeling is immers dat men ergens anders dan Terneuzen kan gaan liggen wachten.
- Paar x gedaan en aanmelden via sluisplanning is waardeloos, want dan verschijn ik niet op de lijst. Meld ik via de telefoon dan kom ik wel op de lijst te staan op sluisplanning, dus dan doen we het maar zo (zolang we onze telefoon tenminste nog mogen gebruiken tijdens het varen)
- Merk alleen dat dit slecht gecommuniceerd is van tevoren. Wij wisten het dankzij kantoor die het heeft doorgestuurd naar alle schepen, maar ik hoor veel schepen die aankomen en niks afweten dat ze moeten aanmelden via de inmiddels verplichte plantool.
- Wij hebben geen problemen met de plantool. Wij melden ons aan via Bics en controleren de aanmelding via www.sluisplanning.nl Echter werden erop attent gemaakt door de sluismeester dat, als je Bics gebruikt, je een extra instelling moet aanmaken in BICS en dat is niet duidelijk gecommuniceerd. De sluismeester heeft ons een e-mail gestuurd met de juiste aanwijzingen. Verder vragen wij ons wel af of deze Plantool wel toegevoegde waarde heeft. Zeker omdat de aannemer heeft aangegeven om zolang mogelijk de Middensluis mee te kunnen draaien.
- Belachelijk systeem, verschillende keren aangemeld via de digitale manier, dan roep je de sluizen, moet je alsnog alle gegevens doorgeven en dan vraag je of je dan niet bekend bent omdat je digitaal heb aangemeld. “Nee schipper”.
Dus melden bij aankomst, dan maar paar uurtjes slapen.
- Hebben jullie eigenlijk wel in de gaten dat de overheid een manier heeft gevonden om via de AIS te controleren? We stemmen er allemaal mee in door ons aan te melden met als lokkertje eerder door de sluis te komen dan de collega die deze tool niet gebruikt. Lekker over nagedacht collega’s.
- Tot nu toe heb ik niet echt problemen ondervonden, maar als spits pas je vaak wel bij een schutting dus helemaal relevant is dat dus niet.
- De ene keer staan we er op en de andere keer niet. Dat is elke keer maar afwachten. Een bevestiging is inderdaad geen verkeerd iets. Dat gedigitaliseer mag van mij sowieso stoppen.
- De breedte is niet goed in te voeren. De kolom kent alleen hele meters. Een 11.45 moet dus als een 12 meter worden ingevoerd.
- Tja als je daar iedere dag zit weet je aankomsttijden aardig en wij????

Havenbedrijf Twente vraagt om input van de binnenvaart

Woensdag 28 februari jl. heeft de ASV bij monde van Esther Lubbers en Derk Postumus een gesprek gevoerd bij havenbedrijf Twente.

Onderwerpen waren o.a.

- Veranderingen bij de inning van havengelden
- Verhoging van havengelden
- Het feit dat er van een twee wekenbriefje naar een één-weeks briefje is gegaan
- Het feit dat er enkel korting gegeven wordt aan GreenAward schepen
- De klachten die de ASV daarop van sommige leden ontving

Probleem blijkt te zijn hoe de structuur van havenbedrijf Twente in elkaar steekt, waarin 5 havens samengevoegd zijn; Lochem, Goor/Delden, Hengelo, Almelo en Enschede.

Iedere gemeente neemt een taak op zich, maar iedere gemeente moet in de gemeenteraad veranderingen goedkeuren. Dat is erg moeizaam en stroperig traag.

Er gaan veel zaken veranderen. Zo komt er natuurlijk een 2e sluis in Eefde, maar dit zal ook nodig zijn in Delden. Ook gaat men het pand naar Almelo verdiepen. Dit zijn zaken die RWS op zich neemt.

Havenbedrijf Twente wil dan ook graag input over problemen in de havens voor de binnenvaart.

De ASV heeft een voorschot daarop genomen en vast een aantal zaken aan de orde gesteld zoals:

één havenbriefje
De ASV heeft uitgesproken het een slechte zaak te vinden, dat er niet één havenbriefje is voor alle havens.
Voorbeeld: als je 6 uur moet lossen in Delden en daarna moet laden in Hengelo moet je 2 x betalen.
Om dit aan te passen heeft men dus 5 gemeentes nodig om dit goedgekeurd te krijgen. Dit kost tijd, omdat de gemeenten er nu nog niet voor zijn.

Schippers met jaarabonnementen de dupe
De ASV heeft het aansluitend gehad over de aankomende sluiting van sluis Delden wegens onderhoud en over het feit dat de schepen met jaarabonnement voor Hengelo en Enschede dan uit moeten wijken en in een zusterhaven moeten lossen en dan eigenlijk geconfronteerd worden met extra havengeld.

Maximale Ligbreedte verruimen.
De maximale ligbreedte in Hengelo zou verruimd moeten worden volgens de ASV: die is nu 17 meter en dat is vaak net te weinig om langszij een ander schip te gaan liggen. Als het druk is, worden er dan boetes uitgedeeld. Als de breedte aangepast zou worden, zouden daarmee snel en goedkoop vele ligplaatsen gecreëerd kunnen worden voor de drukke momenten.

Stroomkasten en nieuwe kades
Ook stroomkasten met 380 volt aan de havenkade zou de ASV graag willen. Waar de ASV zich over verbaast, is dat deze voor de vernieuwing van de kade er wel waren (althans toen waren het kasten met 220V) maar dat die niet terug zijn gekomen. Ook de nieuwe kade op het oude Stork-terrein is een mooie verbetering en verruiming van de ligplaatsen in Hengelo, die al wel een stroomkast van 380 volt heeft.

Rekeningen veel te laat
De ASV heeft aan de orde gesteld, dat de gemeente Almelo haar rekeningen veel te laat stuurt. Soms tot ruim 2 jaar na dato.

Green Award
De bij de Green Award horende korting is aan de orde gesteld. De ASV bracht

naar voren, dat het gaat om het resultaat en niet om het certificaat: Er zijn steeds meer alternatieven, en velen pionieren, waar Green Award met name gericht lijkt te zijn op nieuwbouwschepen. Een van de denktankleden van de ASV heeft in een schrijven duidelijk gemaakt waarom hij specifiek geen erkenning en certificaat krijgt, ondanks zijn positieve resultaten bij meten aan de pijp.

Het betreffende schrijven:
Het havengeld in Twente is eerst 10% omhoog gegaan en toen kon je korting krijgen op je havengeld als je een Green Award had. Om een Green Award te krijgen, moet je voldoen aan de eisen die zij stellen. (Green award is een stichting en die mag eisen wat ze willen, want je hoeft niet toe te treden tot die stichting, maar wil je dat wel dan moet je aan hun eisen voldoen.)

Om een Green Award te krijgen moet je een CCR2 hoofdmotor hebben. Volgens de website van de CCR welke motoren zijn toegelaten voor de binnenvaart zijn er 2 soorten: CCR2 en Euro stage 3A die mogen geplaatst worden. De verschillend certificeringen zijn equivalent aan elkaar.

Met GLT hebben wij een motor geüpgraded naar de nu geldende Europese Wet (Euro stage 3a), maar Green Award erkent geen Euro stage 3a, dus geen Green Award te verkrijgen. Maar wij hebben een officieel erkend metingsrapport van SGS, dat geaccrediteerd is door de overheid.

Met andere woorden; met een motor die aan de geldende eisen voldoet en zonnepanelen en windgenerator komen we niet in aanmerking voor een green Award en dus geen korting!

De motivatie om het havengeld te verhogen was om de mensen die geïnvesteerd hadden in het milieu een korting te geven. Dat is dus voor ons niet haalbaar.

Statenvergadering in Lelystad over de verkorte sluizen

Tekst uitgesproken door Ger Veuger voor de Statenvergadering in Lelystad over de verkorte sluizen.

Mevrouw of meneer de voorzitter, geacht college,

Ik ben op het water geboren en getogen en heb ruim 60 jaar op het water doorgebracht met mijn ouders. We hebben veel in de N.O.polder gevaren, veel vlas en bieten naar Groningen. Wij voeren altijd door de Friese sluis als we bieten in hadden.

Mijn zwager voer er toen ook vaak. Die had een spits van 43 meter. Wat is er gebeurd? Is die sluis gekrompen??

Nu het heden: Wat is er nu feitelijk gebeurd? Een schip van toevallig ook 43 meter schut op in de Urkersluis, niets aan de hand. Dit gebeurt dagelijks, maar nu let de sluiswachter niet op of heeft het te druk met andere objecten, die hij of zij ook moet bedienen en draait de brug niet op. Gevolg: een geplette achterwoning. Gelukkig komt iedereen er zonder verwondingen af.

Dit schip was geen schip van 49.5 meter, ook niet 47, zoals nu het voorstel is, maar nog 4 meter korter.

Het kan dus vandaag of morgen weer gebeuren, want ik heb in uw plannen niet gelezen, dat u weer een sluis/brugwachter op de sluis gaat zetten. De afmeting van de schepen is dus niet de oorzaak van deze hele materie, wat de onderzoekbureaus daar ook over zeggen. Het is een zaak van menselijk falen, wat nooit zou zijn gebeurd als er daadwerkelijk iemand op die sluis aanwezig zou zijn geweest.

Dezelfde problematiek speelt natuurlijk ook in de Flevo polders. Mijne dames en heren, de schepen zijn niet gegroeid, de leeftijd van deze schepen ligt ver boven de 50 jaar. De polders en deze schepen zijn gelijktijdig gebouwd. Ik weet het nog goed: toen ik bij mijn vader aan boord kwam na mijn schooltijd, voeren we van Amsterdam nog in een rechte lijn naar Kampen. Niks polders van Flevo. Ja, ze waren wel aan het bouwen. Net als die schepen, die nu nog in uw polders varen. Dat de schepen, zoals u stelt, in de loop van de jaren steeds langer en breder worden, is dus feitelijk niet juist. Er is een sterk verminderd aanbod van kleinere schepen. Panteia geeft daar aardige overzichten van, dus ze lijken wel groter te worden, omdat er minder kleine schepen zijn.

Ik zal niet ontkennen, dat er een paar van deze schepen verlengd zijn op de poldermaat. Volstrekt legitiem lijkt mij. Dat is in het verleden altijd gebeurd. Toen Koning Willem(!) de Zuid-Willemsvaart liet graven van 's Hertogenbosch naar Luik en de sluizen 50 meter lang en 6,60 m breed maakte, was de Kempenaar geboren.

In Frankrijk evenzo met de spitsen; Toen Freycinet eind 1800 de sluizen standaardiseerde op 39 x 5,10m was de spitsenmaat geboren. Zonder marges. Dames en heren, als er nu vandaag marges zouden worden ingevoerd, zoals u van plan bent, zijn morgen alle spitsen en kempenaars uitgevaren. In Frankrijk, en ik heb er mijn halve leven gevaren, liggen duizenden sluizen waar miljoenen schepen zijn doorgevaren op allerlei manieren; zonder motor, met weinig vermogen en met veel vermogen.

Is er dan nooit een schip door een sluisdeur gelopen? Nee, eigenlijk niet, want dat gaat namelijk niet. Als een schip maar net in een sluis past, kan hij er nooit met gang invaren. Hij gaat met dezelfde gang achteruit, als hij eerst vooruit ging. Stelt u zich eens voor; een schip vaart een sluis binnen. Wat gebeurt er? Er komt een waterkolom voor het schip. De waterkolom stijgt zo snel, dat het schip achteruit de sluis weer uit gaat, als de schipper niet oppast.

Dus de bewering van Panteia, dat een geladen schip een brug kan rammen, is niet waar. Dit is nooit gebeurd en zal ook nooit gebeuren in deze situatie. Hooguit raakt het voorste vlaggenstokje van de schipper, maar wie maalt daarom??

Mevrouw of mijnheer de voorzitter, geacht college, ik zal u niet vermoeien met cijfertjes en grafiekjes. Ik vertel u een verhaal hoe het werkelijk gaat in het vervoer over water. Kan er dan helemaal niets gebeuren met automatisering? Ja, natuurlijk wel; in Frankrijk zijn al die duizenden sluizen al jaren geautomatiseerd en de schipper doet de bediening. Als hij vast ligt in de sluis, trekt hij aan de groene hendel en als het fout mocht gaan aan de rode en dan stopt alles.

Als er in Urk een rode knop was geweest, zaten wij hier nu niet om deze tafel.

Ik dank u voor uw aandacht. Ger Veuger.

Goed nieuws:

Naar aanleiding van deze Raadsvergadering komt er een nader onderzoek naar een aanvaar beveiliging voor de Zuidersluis. En er is gepleit om ook de Friesesluis weer op 39 meter te zetten.

Wordt vervolgd

Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluizen FLEVOPOLDER

Gedeputeerde Staten van Flevoland: Vergadering schutlengte is op 28 maart, aanvang 14.30 uur.

Samenvatting Ontwerp-Antwoordnota
- Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluizen
- Schutten met open brug

Op basis van de ingebrachte zienswijzen en het nadere onderzoek wordt in de antwoordnota vastgesteld om de ontwerpbesluiten op de volgende aspecten bij te stellen:

- Op de Urkersluis de maximale schutlengte te handhaven van 47,0 meter en onder voorwaarden boten tot 49,5 meter te schutten;
- De schutlengte van de Zuidersluis te bepalen op 63,00 meter in plaats van de voorgestelde 62,90 meter en op dit moment geen aanvaarbeveiliging aan te leggen in de Zuidersluis.
- De minimale schutlengte op de Voorstersluis te maximaliseren op 39,0 meter bij gesloten brug,in plaats van de voorgestelde 38,70 meter;
- Bij de Kampersluis de maximale breedte op 7,20 meter te houden in plaats van de voorgestelde 7,10 meter;
- Een meldingsplicht in te voeren voor de schepen die met open brug geschut willen worden, zodat de brug open gaat voor het invaren;
- Het instellen van een specifieke ontheffingsregeling voor bijzondere transporten.
- Het schutten met open brug in de middaguren te beperken tot alleen de spitstijden 16.00 – 18.00 uur in plaats van de voorgestelde 15.00 -19.00 uur.

Gedeputeerde Staten van Flevoland, besluiten:

Toe te staan dat sluizen met open brug worden geschut, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Voor het naar binnen varen van een buitensluis (hoog-laag) dient een aanvaarbeveiliging te zijn aangebracht;
2. Het schutten met open brug vindt plaats buiten de bloktijden (7.00-9.00 uur en 16.00 en 18.00 uur op werkdagen);
3. Er moet een aanvaardbare situatie zijn ten aanzien van de bereikbaarheid door hulpdiensten en de afwikkeling van het verkeer (bijvoorbeeld bij ontsluiting van woonwijken).
4. De Noordersluis wordt op basis van lid 3 niet met open brug geschut, vanwege de bereikbaarheid van hulpdiensten en de gewenste ontsluiting van de nabij gelegen woonwijk.

Het college van GS heeft op 18 juli 2017 de ontwerpbesluiten ‘aanpassing schutlengtes van provinciale sluizen’ en ‘schutten met open brug’ vastgesteld. Na dit besluit is er de mogelijkheid geboden om op deze ontwerpbesluiten een zienswijze in te dienen. Daarnaast zijn alle 12 ontheffinghouders die gebruik maken van een schip tussen de 63 en 65 meter in de Noorder- of Zuidersluis schriftelijk op de hoogte gesteld van het ontwerpbesluit. In totaal zijn 19 zienswijzen ingediend door schippers, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden.

De provincie heeft in de tussenliggende periode nader onderzoek laten uitvoeren naar de economische gevolgen van de ontwerpbesluiten en naar de mogelijkheden om de Zuidersluis met open brug te kunnen schutten en heeft overleg gehad met een aantal indienaars van zienswijzen.
De resultaten hiervan zijn verwerkt in de ontwerp-antwoordnota.

Uit het onderzoek van het onderzoeksbureau Panteia blijkt dat:

Voor het vaargebied Flevopolder overtreft de monetaire veiligheidswinst de monetaire effecten van de vervoerskosten en de emissies. Een beperkt aantal schippers zal Flevoland niet meer in kunnen met hun schip van 63-65 meter, maar er is voor hen voldoende werk buiten Flevoland. Er zijn ruim voldoende schepen om het werk over te nemen.

Er zal hier naar verwachting geen negatieve modal shift optreden, waarbij het scheepvaartverkeer wordt overgenomen door vrachtauto’s.

Doordat de gevolgen in dit vaargebied beperkt zijn, is de aanleg van een aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis in het kader van veiligheid niet specifiek nodig. Een keuze voor de aanleg van een aanvaarbeveiliging (á € 430.000,-) dient puur vanuit economische motieven te worden afgewogen.

In het vaargebied Noordoostpolder overtreffen de monetaire gevolgen van de vervoerskosten en emissies de monetaire veiligheidswinst. Een beperkt aantal schippers zal het vaargebied Noordoostpolder niet meer in kunnen met hun schip van 49,5 meter. Voor 1 schipper kan dit gevolgen hebben voor de bedrijfscontinuïteit. Voor de andere schippers is er buiten Flevoland voldoende werk. Er zijn echter een beperkt aantal schepen (6 stuks) die het werk kunnen overnemen.

Door het toelaten van schepen van 49,5 meter is er feitelijk geen sprake van een veiligheidsmarge en daardoor is er een hoger risico dan het schutten met een te kleine veiligheidsmarge zoals het onderzoeksbureau berekend heeft. Daarnaast is bij het schutten van 49,5 meter schepen de situatie voor de bedienaar moeilijker, doordat het overzicht wat door de veiligheidsmarges wordt gecreëerd, ontbreekt. Tevens worden minder dan 75 % van de ongevallen in de SOS-database geregistreerd, waardoor er een hoger risico op ongevallen is en zijn de maatschappelijke gevolgen voor fietsers en voetgangers niet meegenomen in de berekeningen.

Daarnaast verwacht het onderzoeksbureau dat de beroepsscheepvaart door toenemende eisen aan de schepen in het vaargebied Noordoostpolder tegen 2025 verdwenen zal zijn.

Alles afwegende kiest de provincie ervoor om de Urkersluis in te richten voor het schutten met de voorgestelde veiligheidsmarges tot 47,0 meter. Hierbij wordt de veiligheidssituatie verbeterd door de aanwezigheid van voldoende veiligheidsmarges.

Voor schuttingen van schepen tussen de 47,0 en de 49,5 meter komt de verantwoordelijkheid meer bij de schipper te liggen om te kunnen worden geschut met deze lengtes, aangezien de bedienaar in het geval zonder veiligheidsmarges beperkt overzicht heeft.
De voorwaarden zijn:

- De aanwezigheid van een tweede personeelslid op de boot om het invaren en schutten meer gecontroleerd te laten lopen; beter zicht op het voor en achtersteven van de boot en een scheiding tussen motorbediening en het vastleggen van de boot;
- Het verplicht stellen van sterke nylon touwen zonder rek, zodat de boot niet kan varen tijdens de schutting;

Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de specifieke situatie in het vaargebied Noordoostpolder.

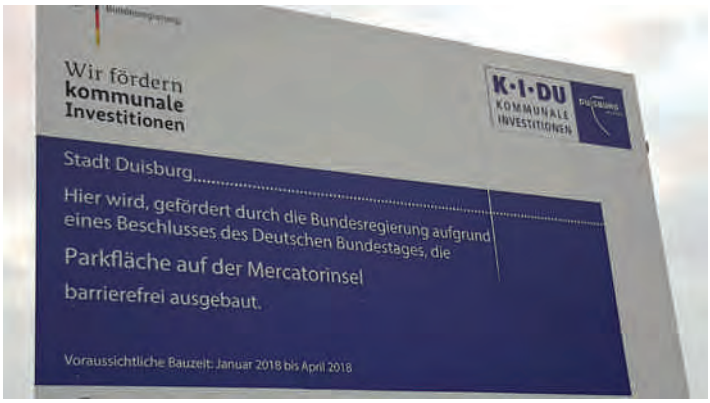
De combinatie van een beperkte beschikbare vloot, afnemende beroepsvaart en het veiligheidsrisico vraagt om maatwerk.

Aanleg Park Mercatorinsel Hafenmund Ruhrort

Op het Mercatorinsel, Hafenmund Ruhrort, tegenover de havenmeester, wordt een park aangelegd

Zou er voor de binnenvaart de mogelijkheid blijven bestaan om te liggen,de auto eraf te zetten en te parkeren?

https://www1.wdr.de/nachrichten/ruhrgebiet/duisburg-mercatorinsel-neugestaltung-100.html



Royerssluis

Havenbedrijf beslist om Royerssluis te renoveren als binnenvaartsluis

Onderstaand bericht ontving de ASV van havenbedrijf Antwerpen. Duidelijk is, dat de reacties vanuit de binnenvaart hebben doen besluiten om de Royerssluis NIET definitief buiten werking te stellen, maar gezien het onderstaande bericht mogen we niet te vroeg juichen. Ook nu kunt u weer reageren, dus laat u horen als u een mening hebt.

Beste binnenvaartcollega, Beste partner,
We ontvingen de voorbije weken veel vragen en bedenkingen m.b.t. de toekomst van de Royerssluis. Er werd intensief overlegd en de resultaten van dit overleg delen we bij deze graag met u.
Werkzaamheden ten bate van veiliger fietsverkeer:
Zoals u weet, zijn de werken aan de Royerssluis momenteel aan de gang, waardoor de sluis gesloten is. Deze werken zijn nodig om de veiligheid van het fietsverkeer op en rond de sluis te verbeteren.

Sluis opnieuw open met spertijden vanaf half april:
Midden april zal de sluis opnieuw geopend worden. Om een veilig fietsverkeer over de sluis te blijven garanderen, zullen vanaf dan tijdens de spitsuren spertijden gehanteerd worden. Op volgende tijdstippen zal de sluis dus niet door de binnenvaart gebruikt kunnen worden:
- van 6u30 tot 9u
- van 13u15 tot 13u45
- van 15u30 tot 18u

De tijdstippen werden gekozen in functie van de shiftwissels van havenarbeiders enerzijds en de schooltijden van de Hoge Zeevaartschool anderzijds. Na één maand zullen we, samen met vertegenwoordigers van de binnenvaartsector, de impact van deze spertijden evalueren.

Renovatie als binnenvaartsluis:
Er werd de voorbije weken ook druk gespeculeerd over de toekomst van de sluis. Bij deze kunnen we u bevestigen dat het Havenbedrijf heeft beslist om de Royerssluis te renoveren als binnenvaartsluis. Door de veranderde situatie aan de andere sluizencomplexen in de haven is zeevaart in het zuidelijke deel van de haven via de Royerssluis niet langer noodzakelijk. De zeeschepen kunnen in de andere sluizencomplexen terecht. Een intensieve meetcampagne tijdens en na de huidige werkzaamheden en regelmatig overleg met de binnenvaartsector zullen een beter zicht bieden op het effectieve gebruik van de Royerssluis. Op basis daarvan zal de precieze configuratie van de nieuwe sluis worden uitgewerkt.

De timing van de renovatie zal afgestemd worden op die van de werken voor de Oosterweelverbinding. Deze werf, die ten vroegste in 2020 zal starten, bevindt zich vlakbij de Royerssluis. Door een goede afstemming van de beide werven en in overleg met de binnenvaartsector worden de hinder voor het wegverkeer en binnenvaart alsook de noodzakelijke tijdelijke sluiting van de Royerssluis zoveel mogelijk beperkt.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en blijven ter beschikking voor eventuele bijkomende vragen.

Reacties naar: intermodalsolutions@mail.portofantwerp.com tel: 0032 3 205 22 50

Zienswijze ASV spitssluitingen Royerssluis

Rotterdam, 2 maart 2018

Betreft: zienswijze voornemen renovatie Royerssluis

Geachte lezer,

Als eerste wil de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) reageren met de opmerking dat wij het op prijs stellen dat de schippers(organisaties) door de haven van Antwerpen goed op de hoogte worden gesteld van de voornemens betreffende de Royerssluis.

Ook is de ASV verheugd, dat de reacties vanuit de schippers en organisaties over een mogelijke definitieve sluiting van de Royerssluis serieus genomen zijn en er sprake is van renovatie van deze, voor de binnenvaart, zo belangrijke sluis.

Nu hebben wij een bericht ontvangen over de wijze waarop de bedieningstijden van deze sluis in de toekomst gehanteerd zullen worden en daar zijn wij, zacht gezegd, nogal over ontsteld. We kunnen wel stellen dat wij zwaar teleurgesteld zijn in de geschetste werkwijze. We lezen in uw verklaring namelijk het volgende:
<<Om een veilig fietsverkeer over de sluis te blijven garanderen, zullen tijdens de spitsuren spertijden gehanteerd worden. Op volgende tijdstippen zal de sluis dus niet door de binnenvaart gebruikt kunnen worden: -van 6u30 tot 9u00, -van 13u15 tot 13u45 en -van 15u30 tot 18u

Deze werkwijze is voor ons onaanvaardbaar en wel om de volgende redenen:
Veel schippers nemen hun voorgeschreven rusttijd (A1-bedrijfsvorm) tussen 22.00u. en 06.00u. Het zal dus vrijwel onmogelijk zijn om tussen 06.00u. en 06.30u. te schutten, zeker gezien het feit dat een normaal schutproces al een uur duurt. Bovendien zal door de uitbreiding van de spertijden er een opeenhoping van schepen plaatsvinden, waardoor er een grote kans is, dat schepen één of twee schuttingen vóór hebben.

Vrijwel alle schippers houden te allen tijde voor het schutmoment rekening met het getij, omdat tegen het getij in varen vele uren extra kost en honderden liters extra brandstofverbruik. De spertijden vormen hier een onaanvaardbare belemmering. Daarnaast zal de middag-spertijd in de praktijk worden opgerekt, aangezien een half uur spertijd effectief benutten wil zeggen, dat de sluisdeuren op dat moment al dicht moeten zijn en men dus het in- en uitvaren van de sluis voortijdig zal gaan beëindigen, c.q. niet in gang zal zetten.

De spertijd van 15.30u. tot 18.00u. houdt extra in, dat schepen vóór 22.00u. (ingang verplichte nachtrust) Merelbeke of Terneuzen niet meer kunnen bereiken en dus onderweg op eb/vloed zullen moeten overnachten en gezien het beperkte aantal meerplekken op die route, uit veiligheidsoverwegingen Antwerpen niet meer gaan verlaten om de volgende ochtend met bovengenoemd probleem geconfronteerd gaan worden.

Overnachten langs de Scheldekaden is bij wind onverantwoord en veelvuldig stoten tegen de kade, gezien de constructie ervan, niet te vermijden.

Op de route naar Terneuzen is planning via de Royerssluis al even ondoenlijk, waarbij nog komt, dat de nieuwbouw van de zeesluis in Terneuzen al veel beperkingen oplevert en een scherpe vooraanmelding vereist.

Samengevat zijn de geplande bedieningstijden van de Royerssluis een zware aanslag op de exploitatie en veiligheid van onze schepen en op de wettelijk voorgeschreven rusttijden voor de A1 en A2-vaart.
Dit alles “Om een veilig fietsverkeer over de sluis te blijven garanderen”!?

Veel collega’s komen regelmatig door de Royerssluis en zien daar nooit “hordes” fietsverkeer, zoals bijvoorbeeld wel in Amsterdam bij het Centraal station, of, in mindere mate, bij de veerponten over het kanaal Gent-Terneuzen. Verre van dat. En de veiligheid van de scheepvaart en haar bemanningen, is dat dan van ondergeschikt belang?

Gezien uw eigen constatering: “Door de veranderde situatie aan de andere sluizencomplexen in de haven, is zeevaart in het zuidelijke deel van de haven via de Royerssluis niet langer noodzakelijk. De zeeschepen kunnen in de andere sluizencomplexen terecht.” ligt een fietsbrug over de Royerssluis meer voor de hand. Binnenvaart heeft namelijk in vergelijking met zeevaart een veel lagere kruiphoogte en hoge zeilvaart kan door de Kattendijksluis, waar binnenvaart overigens geweigerd wordt.

Een intensieve meetcampagne tijdens en na de huidige werkzaamheden zal aantonen dat binnenvaart, door de nood gedwongen, toch de route via het complex gaat nemen, waardoor deze meetcampagne bij voorbaat een vertekend beeld gaat geven over de overlast, die de nieuwe bedieningstijden voor de binnenvaart oplevert.

Gelieve de ASV dus aan te geven, welke officiële bezwaarprocedure gevolgd moet worden, dan wel te bevestigen, dat deze mail als zodanig in behandeling zal worden genomen.

Reactie KBV betreft spertijden Royerssluis

Spertijden Royerssluis:
Op 20 maart heeft een KBV-delegatie (KBV=Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen) wederom samen gezeten met medewerkers van het Havenbedrijf Antwerpen i.v.m. de Royerssluis.

De heer Devos (directeur van Citbo (lid van BLN), bestuurder van het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, Plaatsvervangend bestuurder Ons Recht, voorgedragen als directeur van de ESO….) deelt de ASV mede, dat de aangekondigde meetcampagne aan de walzijde volop loopt, maar dat men van de binnenvaart tot nog toe weinig respons ontvangt. Wat de ASV betreft is dat geen verrassing en had men dat kunnen zien aankomen, gezien de reactie die wij hebben gegeven op het formulier en de (on)zin ervan. Wat ons betreft is er helemaal geen formulier nodig om de effecten te kunnen bedenken van de invoering van de spertijden. Maar bovendien hebben we ook duidelijk aangegeven wat de consequenties zullen zijn, met of zonder formulier.

Maar dat schippers het formulier (logischerwijs) niet invullen, wordt natuurlijk tegen hen gebruikt, zoals te verwachten was. Want we horen van de heer Devos (directeur van Citbo (lid van BLN), bestuurder van het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, Plaatsvervangend bestuurder Ons Recht, voorgedragen als directeur van de ESO….) dat het “Spijtig is, want de meetcampagne dient ook om de juiste spertijden te bepalen”. De KBV delegatie houdt zich dus niet bezig met het vraagstuk OF er wel of niet spertijden zullen komen, maar HOE ze er zullen komen…..

Hoewel getekend als directeur van het Citbo neemt de ASV aan dat het bericht van Alain Devos voortkwam uit zijn functie van “bestuurder van het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen (KBV)”, waarbij er medegedeeld werd dat de spertijden onderwerp van gesprek waren, waarbij KBV pleit voor “zo weinig mogelijk spertijden, of liefst geen”.

Helaas moet de ASV constateren, dat de inzet voor het behoud van volledige openingstijden ver te zoeken is bij het KBV (die kennelijk DE gesprekspartner is voor de haven van Antwerpen), want er wordt ook al direct medegedeeld, dat “geen spertijden invoeren politiek in een verkiezingsjaar niet haalbaar is.” Een vreemde mededeling, vindt de ASV, want waarom zou een keuze voor de binnenvaart niet haalbaar zijn? We weten dat in België hoog ingezet wordt om iedereen uit de (bedrijfs)auto te krijgen en op de fiets naar het werk te laten gaan, dat dit dik gesubsidieerd wordt en dat degenen die een bedrijfsauto inleveren voor de fiets extra loon ontvangen. Maar dat alles ontslaat de beleidsmakers er niet van de oplossingen te zoeken waar ze liggen: en die oplossing ligt niet in het schaden van de bedrijfstak, die zorgt dat er vervoer over water gaat in plaats van over de weg.

De heer Devos deelt verder mee, dat er wel oor zou zijn naar zijn voorstel om eventueel flexibele spertijden te hanteren in functie van het tij voor de schepen die stroomopwaarts varen richting Hingene en vooral Merelbeke (vooral kleine schepen). Daarbij legt de heer Devos uit dat “als de spertijd verkeerd valt ook de goede tij richting Merelbeke weg is, waardoor het tijdsverlies veel groter wordt.”
Er werd de heer Devos gevraagd om een tabel op te maken, zodat men kan zien wat de impact van zo’n flexibele spertijd zou kunnen zijn.

Deze ontwikkeling begrijpt de ASV niet. Het ging over de fietsers en het lijkt ons voor de hand liggend dat die weggebruikers uitgaan van vaste tijden. We zien in de uitwerking van de heer Devos dat er de ene keer sprake is van 2,5 uur sperring en een andere dag 1 uur en kwartier sperring, dit is voor de fietser niet te volgen.
Ons lijkt de oplossing van twee (klap)bruggen over de sluis waarvan er een altijd te gebruiken is veel eenvoudiger.

Voorstel oplossing ASV: gebruik twee (klap)bruggen over de sluis voor fietsers in plaats van invoering van voor binnenvaart belemmerende spertijden.

Wij zullen bovenstaande communiceren naar alle betrokkenen en via de media en ASV facebook de schippers op de hoogte stellen van de gang van zaken. Het is ook zojuist besproken in de ASV denktank en het bestuur.

Mochten er vanuit deze informatie verdere acties ondernomen worden dan zal ik u daarvan op de hoogte stellen.
Met vriendelijke groet,

Antwoord van het KBV op de reactie van de ASV:

Spijtig dat u de inspanningen van het KBV in twijfel trekt om de spertijden van tafel te krijgen, die is er wel degelijk.

De discussie is echter complexer dan een oneliner, al dan niet spertijden (en zo ja welke tijden) bepalen mee het type sluis alsook de afmetingen.

Wat de flexibele spertijden betreft, dit voorstel is erop gericht om, wanneer er toch voor spertijden wordt gekozen, de hinder te minimaliseren voor schepen met een stroomopwaartse bestemming. In vele gevallen zijn dit kleine schepen richting Frankrijk, uw achterban.

Fietsers hebben daar geen last van, omdat zij altijd over een van de twee bruggen kunnen rijden. Kijk eens op de website van het HA dan kan u de geplande doorstroom bekijken voor fietsers.

Maar als u dat een onzinnig voorstel vindt, nemen we dat mee naar het overleg.

Grote wijzigingen aan de structuur zullen er pas komen met de nieuwe sluis. Klapbruggen maar ook een fietsbrug horen tot de mogelijkheden. Een nieuwe sluis is niet voor morgen en ondertussen zoeken we naar oplossingen voor de binnenvaart.

De ASV heeft daarop als volgt gereageerd:

1. Het is lang geleden dat de ASV een "spitsenclubje" genoemd kon worden. Wij hebben een heel gemêleerd ledenbestand tot de grootste tonnenmaten aan toe. Het gaat ook niet om "onze achterban"; zo bekrompen zijn we niet. Het gaat om de binnenvaart als bedrijfstak, congestie op de weg, het milieu en de oorzaak en gevolg van vrachtvervoer over de weg.
2. Dit gaat ook zeker over grotere schepen en ik neem aan dat de Royerssluis haar gegevens bijhoudt. Dan kunt u zien welke tonnages van deze sluis gebruik maken.

Verder heeft u wel degelijk geschreven dat het "politiek onhaalbaar" zou zijn om het invoeren van die spertijden ter discussie te stellen, lees uw eigen tekst er eens op na. Als KBV daar zo in staat, is het natuurlijk al "weggegeven".

En inderdaad: fietsers hebben er geen last van, zoals u schrijft. Dan zegt u toch zelf dat die spertijden onzinnig zijn?

Begeleidend schrijven invuldocument

Betreft: Bijdrage binnenvaartsector aan meet-en monitoringprogramma dossier Renovatie Royerssluis

Beste,

Zoals bekend, werd op 15 februari 2018 de Royerssluis buiten dienst gesteld voor een periode van 2 maanden tot 15 april 2018.

Tijdens deze periode van buitendienststelling wordt de fietsveiligheid op en rond de Royerssluis verbeterd en wordt een grootschalige data- en meetcampagne opgezet om zowel de impact op de binnenvaart alsook op het landverkeer in kaart te brengen en de noodzakelijk inspecties en boringen uit te voeren.

Na de periode van buitendienststelling worden spertijden ingelegd conform de Siberiabrug.

Zowel tijdens als na de buitendienststelling kan de binnenvaart het Havenbedrijf Antwerpen helpen om cruciale informatie ter onderbouwing van het dossier Renovatie Royerssluis te verzamelen.

Wij richten ons hierbij aan alle binnenvaarders, die de Royerssluis als 1ste sluis oproepen en gebruiken en wij nodigen deze binnenvaarders allen uit om deel te nemen aan de meetcampagne.

Om een degelijke dataset te bekomen vragen wij aan al wie deelneemt om data bij te houden over de gehele periode van 15 maart 2018 tot 15 mei 2018 (1 maand tijdens de buitendienststelling en 1 maand na de buitendienststelling), zodat wij een vergelijkende analyse kunnen maken en deze informatie kunnen meenemen in het dossier Renovatie Royerssluis.

In bijlage vinden jullie het betreffende invuldocument. Om een vlotte verwerking van de verstrekte gegevens mogelijk te maken, ontvangen wij de ingevulde documenten graag wekelijks op het mailadres intermodalsolutions@mail.portofantwerp.com.

Wij bedanken eenieder van jullie voor de medewerking en doen bij deze nog een warme oproep om AIS steeds goed in te stellen en te gebruiken én steeds 2 uur voor ETA sluismelding te maken.

Met vriendelijke groet,
Havenbedrijf Antwerpen
intermodalsolutions@mail.portofantwerp.com
0032 3 205 22 50

Het formulier kunt u downloaden op onze website:
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Overige/Invuldocument_Renovatie_Royerssluis_01.docx

Privacywet - AVG

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is een privacywet die geldt in de hele Europese Unie (EU). Dankzij de AVG is de bescherming van persoonsgegevens in alle landen van de EU op dezelfde manier geregeld en gelden in elke lidstaat dezelfde regels

Er is geen keuze. Je moet je AVG-zaken regelen.

De wet dwingt elke organisatie om een aantal zaken rondom bescherming van persoonsgegevens te regelen. En vast te leggen. Want je moet kunnen bewijzen dat je de AVG serieus neemt en het bijbehorende werk hebt gedaan. Als het beheer van persoonsgegevens in je organisatie niet op orde is, zijn er grote risico's op boetes. Over 8 weken is het zo ver. Vanaf 25 mei 2018 gelden de strenge regels van de Algemene Verordening Gegevensbescherming, de nieuwe privacywet AVG.

Iedere organisatie, van bedrijf tot sportclub, krijgt ermee te maken. Persoonsgegevens moeten goed beschermd zijn. Daarvoor moet je allerlei maatregelen treffen.

Om te helpen, is er het AVG-programma. Dat geeft voorbeelden, heeft invulformulieren en werkt met begrijpelijke teksten. Speciaal voor leden heeft de ASV een kortingsregeling afgesproken. Want ook wij willen geen leden die in de problemen zijn gekomen.

De kortingscode is ASVAVG50

Voor verenigingen:
Zie verder https://avgverenigingen.nl/oplossing-verenigingen-hele-oplossing/
Aanmelden kan via https://www.avg-programma.nl/avg/pub/Bestellen.php

Voor MKB leden
Zie https://avgvoorhetmkb.nl
Aanmelden kan via https://www.avg-programma.nl/avg/pub/Login.php

*NB: Het gebruik van dit programma is **NIET** verplicht maar kan een hulp zijn in de berg papierwerk die ons weer opgelgd is.*

Foutvracht

Wanneer heb je recht op foutvracht?

Schipperse Juliette de Groof vaart samen met haar zoon Hubert op het ms "Ancona". Via hun bevrachter Transspeed hebben ze een reis naar de Donau aangenomen. Op de terugweg zouden ze in Servië laden voor Rotterdam. De overeengekomen vrachtprijs bedraagt € 70.000 voor de reis naar de Donau en € 50.000 voor de reis van Servië naar Rotterdam. De totale vracht bedraagt dus € 120.000.

De Groof is nog onderweg naar de losplaats, wanneer ze via haar bevrachter te horen krijgt dat de reis Servië- Rotterdam niet doorgaat wegens productieproblemen bij de verlader. De Groof stuurt een duidelijke mail naar de bevrachter: kijk of je iets anders kan vinden, anders hebben wij gewoon recht op de complete vracht van € 120.000. De bevrachter ziet dat anders. Hij stelt dat De Groof op basis van het CMNI recht heeft op 1/3 foutvracht dus € 40.000. Er is eventueel wel een reis via Hongarije naar Zuid-Duitsland beschikbaar tegen een prijs van € 35.000, maar daar heeft De Groof weinig zin in. De Groof heeft het idee dat er iets niet klopt en belt met haar vaste advocaat mr Specialis.

Mr Specialis legt uit:
Het CMNI, het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, bepaalt niets over foutvracht. Het CMNI biedt wel mogelijkheden voor de vervoerder de overeenkomst te ontbinden als de afzender niet aan zijn verplichtingen voldoet. Zoals het niet vooraf schriftelijk verstrekken van gegevens, informatie of documenten bij gevaarlijke of milieuschadelijke goederen. Maar daarvan is in dit geval geen sprake.

Om te weten of en zo ja, wat er geregeld is over foutvracht, moet er worden gekeken naar toepasselijke condities. In dit geval zijn de toepasselijke condities CMNI met Nederlands recht. Het CMNI regelt zoals gezegd niets over foutvracht. En het Nederlands recht?

Het Nederlands recht geeft geen expliciete regels over foutvracht. Als partijen geen nadere afspraken hebben gemaakt en er geen vracht vooruitbetaald is, dan hoeft de bevrachter geen vracht te betalen. Maar de vervoerder heeft wel recht op vergoeding van de schade, die hij door de opzegging lijdt. Deze schade zal vaak gelijk zijn aan de gemiste vrachtpenningen. Het voordeel dat de vervoerder heeft, doordat bepaalde kosten niet worden gemaakt, wordt van de schade afgetrokken. Ook heeft de vervoeder de plicht om zijn schade te beperken en moet hij dus, als dit redelijk is, een vervangende reis aannemen.

Let op: Bij vooruitbetaalde vracht ligt dat anders. Vooruitbetaalde vracht blijft verschuldigd, ook als later blijkt dat de lading niet kan worden afgeleverd. Deze regel geldt niet voor tijdbevrachting.
De Groof heeft in dit geval recht op de schade die zij lijdt, doordat de reis Servië - Rotterdam niet doorgaat, begroot op € 50.000. Van dit schadebedrag worden de besparingen afgetrokken die ze heeft (gasolie e.d.). Daarnaast geldt dat De Groof haar schade had kunnen en moeten beperken door de reis Hongarije-Zuid-Duitsland aan te nemen voor € 35.000. De Groof had het in eigen hand om geen € 50.000 schade te lijden, maar slechts € 15.000. Ze heeft dus in beginsel recht op € 15.000 foutvracht/schadevergoeding.

Let op: wanneer De Groof met haar bevrachter één prijs voor de hele reis Donau-Servië-Rotterdam had afgesproken, in dit geval € 120.000 en slechts een deel van vracht was afgeleverd (het deel op de Donau), dan was de bevrachter wél het gehele bedrag verschuldigd geweest. Nu is er sprake van twee aparte reizen en geldt dit niet.

Onduidelijkheden over vrachtpenningen? Vraag het na bij uw advocaat, dat kan soms veel geld schelen!

Ynke Ooijkaas
Advocaat van Dijk Advocaten

CCR en CESNI

Een van onze denktankleden heeft nog eens opgezocht hoe het nu ook alweer zit met CESNI en CCR

OVER CESNI

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR – www.ccr-zkr.org) heeft tijdens haar plenaire zitting in juni 2015 een besluit aangenomen ter instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart ("CESNI"). Dit besluit bevordert en versnelt de ontwikkeling van uniforme, moderne en gebruiksvriendelijke voorschriften voor de gebruikers van de vaarweg.

De instelling van dit nieuwe werkorgaan vloeit voort uit de wens van de CCR, die wordt gedeeld door de Europese Unie, om de governance op Europees vlak te versterken, vooral met betrekking tot de regelgeving voor de binnenvaart.

Dit comité bestaat uit deskundigen van de lidstaten van de Europese Unie en de CCR en wordt bijgestaan door vertegenwoordigers van internationale organisaties die zich bezighouden met de binnenvaart. Een belangrijke plaats is ingeruimd voor de vertegenwoordigers van de verschillende binnenvaartactoren en het Europese binnenvaartbedrijfsleven. Met de instelling van dit comité leveren de CCR en de Europese Commissie een concrete bijdrage aan de vereenvoudiging van de besluitvorming op het gebied van de binnenvaartregelgeving, waarbij de grote ervaring van de CCR ten goede kan komen aan alle institutionele partners en stakeholders.

TAKEN VAN CESNI

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart heeft onder andere de volgende taken:

- goedkeuring van technische standaarden op diverse gebieden, vooral met betrekking tot de schepen, informatietechnologie en bemanningen, waarnaar de respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met inbegrip van die van de Europese Unie en de CCR, zullen verwijzen voor hun toepassing;
- overleg over de uniforme uitleg en toepassing van de bedoelde standaarden, de methode voor de toepassing en implementatie van de voorziene procedures, de uitwisseling van informatie en de toezichthoudende mechanismen in de lidstaten;
- overleg over de afwijkingen en gelijkwaardigheid met betrekking tot de technische voorschriften voor bepaalde schepen;
- overleg over onderwerpen die prioritair zijn voor de veiligheid van de scheepvaart, de bescherming van het milieu en andere belangrijke binnenvaartaspecten.

Reactie van ons denktanklid:

Als men zich hieraan houdt, dan hoeven wij niet constant tegengas te geven.

Mijns inziens is het grootste probleem, dat men klakkeloos standaarden uit de zeevaart wil overnemen en dat men niet snapt dat dit niet één-op-één op de binnenvaart geprojecteerd kan worden.

Hetzelfde probleem doet zich ook voor bij Rijkswaterstaat ... Daar denkt men ook dat wij just-in-time kunnen varen net als de zeevaart, wat betreft de indeling van sluizen en aankomst in havens ...

Verslag CCR

Op 6 maart was er wederom een vergadering met de Rijnvaart Commissaris Dick van Doorn.

Namens de ASV waren Piet Bennik en Ger Veuger aanwezig op kantoor bij het CBRB.

Verder aanwezig Willy Kreusch, Lijdia Pater, Dick van Doorn, Ton Wingelaar, Robert Kasteel, Gerard Kester en Marleen Buitendijk.

De heer van Doorn opent de vergadering. Hij geeft nog wat nadere uitleg van de Nederlandse vertegenwoordiging in de CCR in Straatsburg.

Wat betreft de impact analyse; daar wordt mee bedoeld, dat er bij alle beslissingen van de CCR gekeken moet worden naar de gevolgen die de maatregelen zullen of kunnen hebben op de ondernemingen. Dit gebeurt nog veel te weinig.
Ten aanzien van het Vlaamse bureau voor de verstrekking van Rijnvaart documenten is het antwoord, dat dit een heel vervelend verhaal is waar iedereen zich al mee heeft bemoeid, maar een oplossing moet toch echt in België gevonden worden.

Bemanningssterkte groep 3 RSP.
Er is onduidelijkheid bij de groep 3 schepen. Er is wat benadeling van de duwvaart ten opzichte van de grotere motorschepen (86 m en groter).

Er wordt getracht hier een oplossing voor te vinden, maar internationaal wordt die kans niet hoog geacht. In Nederland misschien.

Ten aanzien van het vermelden in het Certificaat van te duwen lengtes; daarvan werd gezegd, dat dit altijd al zo was, maar dat er een hele periode is geweest, dat het niet werd opgenomen en dat nu de puntjes weer op de i zijn gezet.

Dubbelplaten
Er is een nieuwe instructie dubbelplaten die enige onduidelijkheden bevat. Er is onduidelijkheid over de richtlijn hoe deze moet worden uitgevoerd. Via de commissie deskundigen zal getracht worden hier eenduidigheid over te verkrijgen, ook internationaal.

AIS evaluatie
BLN heeft een onderzoek gedaan bij de schippers en heeft een aantal punten ingebracht. Daar is een apart document over.

Op de vraag van Piet of de AIS niet mag worden uitgeschakeld als het schip stilligt, kwam maar moeizaam antwoord. 71% van de ondervraagde schippers had er geen moeite mee om de AIS aan te laten staan. Wij hebben gezegd, dat wij dat wel een probleem vinden, omdat naast het privacy aspect het apparaat ook nog eens veel stroom gebruikt en dat is voor, met name, de pleziervaart boven de 20 meter problematisch. Als er buiten de vaarweg wordt afgemeerd, dan kan dat vrijgesteld worden, zoals ook in Haaften en IJzerdoorn.

Geluidseisen
Op 10 april aanstaande wordt besloten of er gewerkt gaat worden volgens het Nederlandse voorstel. Alleen Duitsland ligt nog dwars. Duitsland heeft een eigen voorstel, maar alle overige landen steunen het voorstel van Nederland, waar wij als ASV ook helemaal niet blij mee zijn maar wat door de overige partijen gezien wordt als het best haalbare. Wij als ASV geven aan, dat wij het niet eens zijn met het meetprotocol en de wijze waarop de

verschillende leeftijdscategorieën behandeld en gemeten worden. Maar wij krijgen hierbij geen steun.

Elektrische installaties
Nederland heeft ook voor de elektrische installaties een onderzoek laten instellen en dat heeft tot gevolg dat de eisen aardig zijn bijgesteld, maar het probleem van elektrische aandrijvingen is nog niet opgelost, ook omdat er nog niet voldoende ervaringen mee zijn opgedaan.

Lijdia geeft aan dat de andere landen hun huiswerk totaal niet doen en in feite niet weten waarover ze stemmen. Dit wordt alleen maar erger omdat veel meer landen gaan mee stemmen en er dan uitgeruild gaat worden.

Ligplaatsen Rijn
De situatie in Keulen wordt uitvoerig onder de aandacht gebracht en er wordt verslag gedaan van de voortgang die nog vrij onduidelijk is.

Wij, als ASV, dringen er bij de Rijnvaartcommissaris op aan, dat de CCR hier ook een taak heeft en niet alleen de schepen allerlei zogenaamde veiligheidsmaatregelen moet op leggen, maar ook veilige ligplaatsen moet bewerkstelligen zodat schepen veilig kunnen liggen.

Dick blijft van mening, dat ze er niet veel aan kunnen doen, omdat dat een verantwoordelijkheid van de landen is. Ik heb nog eens betoogd dat wanneer je de Akte van Mainz en Mannheim goed leest, er veel meer geregeld wordt dan de veiligheid op de schepen. De vrije doorvaart op de rivier zonder beperkingen was de reden voor de rivierverdragen in de periode na 1814.

Besloten wordt, op voorstel van Dick van Doorn, om een lijst op te stellen met ligplaatsen die de laatste jaren zijn verdwenen. Wij hebben toegezegd dat wij die lijst zullen leveren en dat Doortje die naar Marleen zou op sturen. (Dit heeft Doortje ook gedaan, maar Leny heeft er 30% uitgeschrapt)

Dus is er nu nog steeds discussie over de lijst, maar Dick heeft gezegd dat hij ook de lijst van Doortje zal inbrengen.
Gerard Kester zal namens alle partijen een brief opstellen over de ligplaatsen op met name de Rijn. Ook namens de heer van Doorn.

Keuring patenten op leeftijd
Er is overeenstemming over deze zaak. Het gaat ons lang niet ver genoeg, maar deze maatregel moet eerst ingevoerd worden in nationale wetgeving. Gerard Kester gaat een brief opstellen aan onze Minister om deze maatregel versneld in te voeren.

Handhaving via AIS
In Duitsland, met name Beieren, komt het regelmatig voor dat hier volkomen ten onrechte gebruik van wordt gemaakt. Tot een proces is het nog niet gekomen, omdat die zaken direct geseponeerd worden, omdat het ook in Duitsland niet is toegestaan. De roep van Duitsland om de AIS ook voor andere doelen te gaan gebruiken wordt wel steeds luider. Gezien de huidige problemen met privacy is dit een interessant onderwerp.

Vergroening
Dick geeft zelf ook aan dat dit eigenlijk geen onderwerp is wat bij de Rijnvaartcommissaris thuis hoort.

Volgende vergadering in Den Haag op 22 mei 1400 tot 1600 uur. De daarop volgende vergadering bij de ASV.

Officiële reactie ASV aangaande geluidseisen

Hierbij wil de ASV van haar kant input geven betreffende dit belangrijke onderwerp. De ASV heeft er intern een discussie op losgelaten en de resultaten daarvan willen wij hierbij aan u mededelen.
(uit de ASV vergadering:)

Uitgangspunt discussie geluidseisen:
Het uitgangspunt wat ASV betreft dat "……de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven" zou moeten worden gewaarborgd.

Opmerkingen n.a.v. extra overleg aangaande geluidseisen OTNB 20 -09- 2016 te Zwijndrecht (kantoor BLN)

PROBLEEMSTELLING

Bestaande schepen moeten voldoen aan de geluidsnormen bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1-1-2015
(eisen zijn met het moratorium van 2014 vijf jaar uitgesteld)

Voldoen aan geluidsnormen vereist grote investeringen zonder garantie.

Duizenden schepen zullen uit de vaart worden genomen of gesloopt.
Segment klein schip zal verdwijnen

Wat de ASV opvalt, is dat Nederland bij monde van Rens Vermeulen zegt de enige geweest te zijn, die heeft aangegeven dat er problemen zouden komen wat betreft de geluidsproblematiek. Echter, die stelling is in strijd met de tekst uit Duitsland: (Cesni/pt(16)41): Het voorstel is gebaseerd op de overweging dat enerzijds de bemanningsleden aan boord beschermd moeten worden tegen onaanvaardbare geluidsniveaus en anderzijds ook de eigenaars van deze schepen,voornamelijk particulieren,niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven dus het draagvlak voor een andere houding zou met die twee grote binnenvaartlanden samen toch tot herziening van het beleid moeten kunnen leiden, volgens de ASV.

Wij lezen namelijk in Cesnipt 16_41:
Het voorstel is gebaseerd op de overweging dat enerzijds de bemanningsleden aan boord beschermd moeten worden tegen onaanvaardbare geluidsniveaus en anderzijds ook de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven.
Dat zou de leidraad moeten zijn voor de te nemen besluiten (voorstellen). Als we het gedeelte van de genoemde zin "……de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven" als leidraad nemen, betekent dat, **dat bepaalde (type) schepen uitgezonderd dienen te worden van deze maatregel en/of dat de maatregelen zo moeten worden, dat voorgaande niet KAN gebeuren.**
Op deze wijze zouden alle voorstellen tegen het licht gehouden dienen te worden.
Uit de ASV vergadering:
Reactie ASV Ingaande op de diverse varianten zoals omschreven door Rens Vermeulen.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

OPLOSSINGSOPTIES

- *Niets doen (nul-optie).*
- *De overgangstermijnen op artikel 12.02, vijfde lid, worden veranderd in "NVO".*
- *Een tussenoplossing om de bestaande vloot (grotendeels) te behouden en gelijktijdig aandacht te blijven schenken aan reductie van geluidsemissies.*

Variant 3.1 Het overstappen naar A1
De ASV schaart zich bij andere gesprekspartners tijdens het overleg, die aangeven dat het overstappen naar A1 varen een enorm (negatief) effect zou hebben op de bedrijfsvoering en de waarde van de schepen. De ASV vindt het niet nodig om met allerlei onderbouwingen te komen om de gevolgen aan te tonen. Iedereen kan bedenken dat, als je je bedrijf minimaal 4 uur per dag minder kan exploiteren, dat veel geld kost en je bedrijf als productiemiddel dus (veel) minder waard wordt, als het nog

te exploiteren is. Het is in ieder geval in strijd met het uitgangspunt dat: "……*de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven"*

Variant 3.2: introductie van een ontheffingssystematiek bij gelijkblijvende normen.
Is voor de ASV onaanvaardbaar, omdat we inmiddels genoeg ervaring hebben met hoe het werkt met experts. We zien in de praktijk dat de uitvoering volgens de letter van de wet gebeurt, omdat experts bang zijn hun licentie kwijt te raken. Bovendien sluit de ASV zich aan bij opmerkingen dat dit tot (te) grote onzekerheid leidt.
Wat de ASV betreft dus een onbegaanbare weg, gezien de ervaringen van de hardheidsclausule. Wel heeft de ASV de suggestie om oordopjes ter beschikking te laten stellen door de eigenaar van het binnenvaartschip. Als een reddingsvest helpt tegen verdrinken, helpen oordopjes tegen gehoorschade of gebrek aan (nacht)rust.
Ook deze variant is zeker geen garantie dat "……de *eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven"*

Ook Variant 3.3: aanpassing meetprotocol geluidsemissies
biedt zoals eerder aangegeven volgens de ASV weinig soelaas, omdat het toerental lang niet de enige veroorzaker is van geluid. HOE wordt die meetprotocol dan aangepast? Dat is nogal van belang. Ook deze variant is geen garantie dat "……de *eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven"*
Uit de ASV vergadering:

Wat dan wel?
Hoewel we weten dat de CCR hier niet bepaald om zal staan te juichen, lijkt het de ASV dat **De overgangstermijnen op artikel 12.02, vijfde lid, worden veranderd in "NVO"** een redelijke optie is met een grote kans van slagen dat "……*de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven".*

Tijdens het gezamenlijke overleg werd o.a. door Eric v Dam naar voren gebracht dat de overgangstermijnen op artikel 12.02 vijfde lid, worden veranderd in "NVO" voor deze schepen deze simpelste oplossing is. De ASV sluit zich daarbij aan, maar wil daarbij zelfs verder gaan: **zelfs in geval van nieuwbouw blijken de eisen niet haalbaar te zijn. Dus als dit geconstateerd wordt, dienen de eisen realistischer gesteld te worden.**

Gezien bovenstaand feit vindt de ASV dat het eigenlijk niet aan de orde is of dit, zoals door de heer Vermeulen aangedragen werd in het overleg, *"niet haalbaar zou zijn binnen de CCR".* Wat onmogelijk is, is onmogelijk en moet ook zo uitgesproken worden.
De ASV vindt een argument als genoemd door Rens Vermeulen, dat de schipper niet meer gestimuleerd zou worden om iets aan de geluidseisen te doen, een ongeldig argument. Het gaat erom dat schippers investeren in zinvolle zaken en niet investeren om het investeren.
En dan komen we bij het laatste gedeelte. Het voorlopige voorstel van Rens Vermeulen is, tenzij andere partijen nog met een heel ander idee of oplossing komen:
1. Aanpassen meetprotocol
2. Ontheffingssystematiek
3. A1
4. Hardheidsclausule.

En aanpassing bij V.N.O. ziet de ASV er helemaal niet tussen staan. Dat is ernstig, want de ASV had het idee dat bij de aanwezigen dat wel op draagvlak kon rekenen.

Tot zover de reactie van de ASV betreffende de geluidseisen, naar aanleiding van de ASV ledenvergadering.

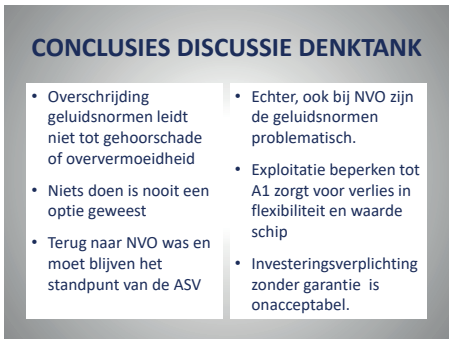
Dan blijven staan de opmerkingen die we als ASV gemaakt hebben i.v.m. met het vorige OTNB.

Geluidseisen
Namens de ASV heeft Ger Veuger in de werkgroep geluid gezeten en in de begeleiding commissie voor het onderzoeksbureau, dat de zaak heeft uitgezocht.

Het probleem was dat er geen schepen in de onderzoekgroep zaten met stuurhut op de machinekamers of op de schroef. De heer Veuger heeft toen namens de ASV daar bezwaar tegen gemaakt, omdat er alleen schepen zijn onderzocht met vrijstaande stuurhutten en dat je dus niet kunt stellen dat er in de stuurhutten geen probleem is, omdat alle onderzochte schepen in de stuurhut geen bovenmatige decibellen gemeten hadden. Er waren echter geen schepen voorhanden om te meten.

De heer Veuger heeft destijds namens de ASV heel duidelijk gesteld, dat je deze uitgangspunten niet kunt en mag hanteren, tenzij men in de stuurhutten niet zal gaan keuren, maar dat konden ze uiteraard niet beloven.

Hier ligt dus een groot probleem en gezien de loop der zaken en de vloot die Nederland vertegenwoordigt, dient Nederland hiertegen in te gaan anders hebben we een groot probleem.



De ASV trekt de conclusie dat de tests qua geluidseisen op geen enkel kleiner schip (Kempenaar of spits) uitgevoerd zijn en daarmee is de ASV van mening, dat de conclusies zoals ze getrokken worden, ter discussie gesteld dienen te worden. We willen opmerken dat ook ter vergadering gesteld werd dat "geen enkel klein schip aan de eisen kan voldoen" (*later bleek overigens dat er kennelijk wel 1 kleiner schip is gemeten),* mede omdat de woning vaak boven de motor en de schroefas ligt. Het lijkt de ASV daarmee alleszins redelijk, als men tenminste kleine schepen zou willen behouden, het kleine schip van deze eisen uit te zonderen. Zo niet dan heeft men bewust een stap gezet tot het definitief laten verdwijnen van de laatste kleine schepen in de binnenvaart.

Namens het bestuur en de denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma

De toekomst van het groene Romeinse Rijk van Nijmegen

Met verbazing las ik, als binnenschipper, een bericht in de krant De Gelderlander van 19 maart 2018.

Het bedrijf StatiqAir heeft meetapparatuur opgehangen aan negen palen op de Waalkade.

Ik begrijp hieruit, dat de gemeente Nijmegen wil gaan meten wat voor een vieze lucht schepen uitstoten als deze aan de kade liggen.

Binnenschepen die vieze lucht uitstoten? Het is zo gemakkelijk gezegd, want de binnenschepen varen met heel veel tonnen en daarbij hebben deze een voortstuwingsmotor nodig, net als een vrachtwagen die zijn tonnen via de weg verplaatst.

Ik heb de telefoon gepakt en met de gemeente Nijmegen contact gezocht. Daar wist men natuurlijk te vertellen, dat men hier ook niet te spreken waren over het artikel. Wel apart, want de redactie van De Gelderlander geeft geen rectificatie, omdat de gemeente Nijmegen het artikel had gelezen en goedgekeurd.

De vraag is of hier echt onderzoekjournalistiek is gedaan, want dat schepen vieze lucht uitstoten, is toch zomaar door iemand als feit in de krant gezet. De binnenvaart is namelijk een moderne tak, die zoveel mogelijk meedoet aan vergroening door certificering van voortstuwingsmotoren. Ook hulpmotoren zijn van een certificaat zijn voorzien voor het elektriciteitsnet op het schip.

Natuurlijk gaat de gemeente Nijmegen achteraf het feit onderbouwen door te meten aan de kade. Eerst een feit (dat binnenschepen vieze lucht uitstoten) openbaar in de krant publiceren en daarna pas met cijfers komen, die erg dubieus zijn, omdat het meten aan de kade niet de juiste resultaten zullen weergeven. De metingen worden namelijk door stofzuigers gedaan, die dan de hele omgeving “opzuigen”. Als er westelijke en zuidelijke windrichtingen staan, dan wordt de lucht uit de binnenstad van Nijmegen gemeten. Het is een feit, dat de meeste dagen in het jaar westelijke en zuidelijke winden waaien.

Nu heb ik nog steeds geen stad gevonden, waar geen verkeer rijdt. Dus door de stofzuigers aan de Waalkade kunnen zomaar metingen vanuit het verkeer gedaan worden in plaats van de binnenvaart.

Is dit eerlijk? Nee.

Wat wel eerlijk is, is dat er bijvoorbeeld bij de schepen aan de pijp wordt gemeten. Net zoals een auto die in de garage wordt gemeten aan de uitlaat.

Hieronder ziet u bewijs dat binnenschepen niet te meten zijn met de negen stofzuigers aan de Waalkade.

Binnenschipper Fred Meurs

Wonen aan het water

Geachte lezer(es),

Veertien jaar geleden heb ik mijn grote wens om het water te wonen weten te vervullen.

Bootjes kijken altijd leuk..... dacht ik.
Ons huisje uit ongeveer 1910 staat op minder dan 1 meter uit de kademuur.

Met dat mijn wens in vervulling is gegaan is er tevens het één en ander aan ergernis gegroeid. De binnenvaart lijkt met de dag brutaler te worden. De maximale vaarsnelheid is ter plaatse 9 km/u. En dat is niet voor niets. Als men met binnenvaartschepen sneller dan 9 km/u vaart dreunt het huis, klapperen de ramen en springen o.a. de voegen uit de muren.

Toch varen die schepen meer als regel dan uitzondering hier 13 km/u of meer. Dat kan ik merken aan het dreunen van het huis en zijn af te lezen AIS-gegevens.
U begrijpt dat als ik steeds het huis moet oplappen door dat gedrag dat het weleens gaat vervelen. Ik denk dan “ik gooi ook toch geen bakstenen of zo tegen schepen, waarom vernielen ze wel willens en wetens mijn woning?”

Ik stuitte o.a. op YouTube op video’s waarin schippers hun nood klagen over te hoge boetes en het feit dat ze zo vreselijk op hun huid worden gezeten. Ik kan mij er wel wat bij voorstellen en leef met ze mee. Maar waarom als ze zich onbespied voelen, of wanneer de pakkans erg klein is, llekker op het gas? Wat ze hier doen is toch goed voor een boete van 600 - 900 tot 1400 euro. Plus misschien nog € 230 voor hinderlijke waterbewegingen maken waar het niet mag.

De hoge boetes voor te snel varen komen m.i. ook voort uit het feit dat men een economisch delict pleegt. Schippers die zich wél aan de spelregels houden staan op achterstand. Minder snel is immers minder ritjes.

Om een lang verhaal kort te maken, ik ben nu zo ver dat ik om handhaving ga vragen. Maar eigenlijk zou zoiets niet nodig moeten zijn. Misschien dat op de één of andere manier de situatie enigszins en uit eigen beweging te normaliseren is. Het zijn veelal dezelfde schepen die het doen.

(hieronder volgde een rijtje namen van schepen en de snelheid die zij gevaren zouden hebben)

Ik misgun niemand iets, maar het mag inmiddels wel een keer afgelopen zijn met het vernielen.

Zou u bijv. een oproep willen doen zich niet zo onbemind te maken? Kan ik mijn sympathie voor de binnenvaart ook behouden.

Alvast bedankt.
Boskoop.

Eerste antwoord:
Geachte,

Dank voor uw mail. Het is goed dat u ons hierop attent maakt. Ik heb het in ieder geval doorgestuurd naar het bestuur en de denktank van de ASV, eventuele reacties zal ik u toesturen.

Ook op de ASV facebook zal ik het (zonder de schepen te noemen) zetten. Wel een opmerking van mijn kant: AIS is verplicht bij schepen onder de voorwaarde dat de privacy gewaarborgd zou blijven. U ziet hoe er mee omgegaan wordt. Vergelijkbaar met een chip in uw auto waarbij ik u op zou bellen dat u te hard door mijn straat gereden heeft. Het is dus illegaal om dit te gebruiken. Het zijn ook illegale sites die de gegevens doorsturen. Bovendien is AIS onbetrouwbaar, er is een foutpercentage van 17% , dat is nogal wat. Dat doet niets af aan het feit dat er overlast is en we rekening met elkaar zouden moeten houden.

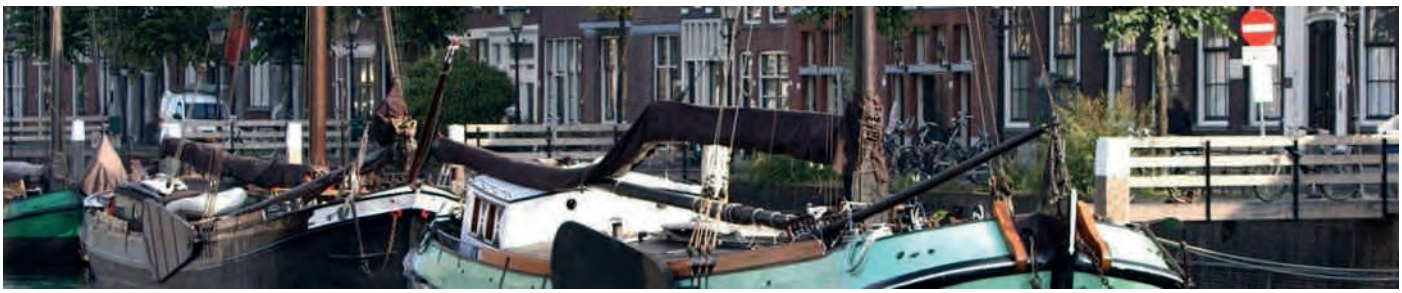
Dus ik neem uw opmerking wel serieus maar zal niet meegaan in uw privacyschending door de namen van de schepen vrij te geven.

Ik hoop u voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet, ASV bestuur

Vervolgens kwamen er reacties zoals:

- wordt daar zeker hard gevaren.... door lege schepen....
- De man heeft gelijk... en degenen die het aangaan zijn dus nu gewaarschuwd ...
- Snap ik helemaal. Maar is het de snelheid of soort motor of soort schip wat de trilling maakt sommige schepen hoor je nl. niet of nauwelijks. Maar anderen hebben een bepaald geluid dat flinke trilling veroorzaakt
- ik ben al enige tijd niet op de Gouwe geweest,maar het is mij ook al opgevallen dat ik daar bij het tegenkomen van voornamelijk lege schepen in een put val van pakweg een halve meter.
- Dit wegens een aanzienlijke snelheid en dus ook zuiging.
- Als je huisje dan pal aan de waterkant staat,kan ik me er wel wat bij voorstellen.
- Ik vind het een redelijk klinkend verhaal met goede argumenten voor wat betreft economisch gewin. We weten, dat het in de praktijk met die vaarsnelheden er zo aan toe gaat en het kromme van de regelgeving, dat er geen onderscheid gemaakt wordt in de afmetingen van de schepen, dwz dat de ooit ingestelde max. snelheid van 9 km/u. belastender is door een schip van 1500 ton dan bij een kempenaar. Als de snelheid dan ook nog met de helft wordt overschreden! Maar een schipper heeft er over het algemeen geen idee van, dat een woonhuis daar zoveel last van kan hebben, hoewel dat wel voor de hand ligt bij afgemeerde (woon)schepen, en men er dan ook dikwijls niet naar handelt. Misschien moet de klager bij de provinciale waterstaat trajectmetingen voorstellen op de verschillende kanaalvakken? We worden niet blij van allerlei onterechte aantijgingen door walbewoners, wanneer het overlast door de binnenvaart betreft, maar ik vind, dat hier wel een FB-berichtje aan gewijd mag worden om schippers te bewegen, zich beter aan de max. snelheden te houden. In Friesland weet iedereen, hoe het werkt. Wil men dat in Zuid-Holland ook over zich afroepen?



AIS verplichting en consequenties: Drugs in container

AIS verplichting en consequenties voor de privacy van de schipper (en zijn gezin)

In hoeverre speelt AIS een rol in verband met de aantasting van de veiligheid van de schipper?

Een schipper werd op hardhandige wijze geconfronteerd met de uitwassen van de verplichte AIS. De ASV heeft meermalen erop gewezen, dat er geen bescherming is van privacygegevens rond AIS hoewel dat meermalen beloofd is en zelfs voorwaardelijk gesteld is voor de verplichte invoering.

We horen hoe schippers gestalkt worden middels AIS, maar het kan ook zijn dat de lading van een schip bijzonder interessant is voor bijvoorbeeld criminelen. En wat doe je dan als schipper, als iedereen kan volgen waar je bent?

Onderstaand bericht ontving de ASV (geplaatst met toestemming voor gebruik van de namen en gegevens van de schrijver):

Drugs in container?

Gistermiddag rond 14.00 uur deed mijn zoon de haven van Terneuzen aan met ons ms. Vios, dat geladen was met containers. Deze had hij in Antwerpen geladen voor Terneuzen en Gent.

Omdat de terminal Verbrugge Terneuzen nog geen tijd had om te lossen, ging hij in het Noorderdokje liggen, want daar lig je op open terrein zodat er een elektricien aan boord kon komen voor diverse reparaties en zodat hij even aan de wal zou kunnen.

Tijdens het aanmeren stonden er opeens 3 douane auto's voor het schip met daarin 6 personen. Direct werd mijn zoon Pascal aangesproken waarom hij daar ging liggen, want dit was wel heel verdacht!

Daarbij vermeldde hij dat hij precies wist hoe snel we hadden gevaren en welke route we genomen hadden; hij wist exact onze gangen na te gaan. Er was zelfs een douanebeambte die helemaal van de Moerdijk af kwam.

Ik, Jacob Kuipers, ben naar boord gereden om mijn kleindochtertje en hun hondje naar boord te brengen.

Daar aangekomen vertelde Pascal wat er gaande was en dat hij er niets van begreep. Ik daarentegen had binnen de kortste keren door wat er dan wel aan de hand was en ben direct op de 6 personen afgestapt. Ik vroeg of er misschien drugs in een container zat, maar daar mochten ze geen antwoord op geven. Ik vroeg of hij toestemming had om ons te volgen, omdat dat via de telefoon alleen mogelijk is via illegale sites.

Hij antwoordde met: die gegevens zijn vrij. Ik zei hierop dat dit absoluut niet het geval is en dat het ten strengste verboden is mits er een vergunning verstrekt is.

Daarbij staan er 6 gewapende personen voor je neus, terwijl wij gewoon vervoeren, dus ons werk doen. Deze 6 personen hadden dus ook gewapende criminelen kunnen zijn, want als er echt drugs in een container zit, hebben ze daar heel veel belang bij.

En het blijkt dus duidelijk dat er via AIS hele gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Het moet verboden worden om onze informatie aan derden door te geven!
Levensgevaarlijk voor ons!

De 6 beambten zijn vertrokken en daar lagen wij met de spanning van "wat als er straks andere gewapende visite komt!"

Ze komen je even de stuipen op het lijf jagen, zien je als crimineel, als verdachte, en laten je daarna zonder beveiliging achter met je jonge gezin. Overgeleverd aan wie dan ook.

Stel dat er een 6000 kg drugs in zit met een straatwaarde van ongeveer een miljoen of 30. Dan zijn we niet beveiligd en aan de goden overgeleverd.

Een geldtransport heeft, denk ik, al geen 30 miljoen bij zich, kan niet via een AIS transponder gevolgd worden, heeft geen gezin bij zich en is zeer goed beveiligd.

Daarbij; hoe is het mogelijk dat er aangenomen wordt, dat er een foute container bij ons aan boord staat en dat ze ons zonder te beschermen, zonder ons te waarschuwen, zonder ons te beveiligen, maar zo rond laten varen met alle gevolgen van dien?

Als criminelen kwaad willen, kunnen wij niets. Wij vervoeren ongeveer 140 containers per dag dus hoe kunnen we ons hiertegen verweren of beveiligen?

Mijn zoon Pascal is rond 18.30 uur richting Verbrugge Terneuzen gevaren om los en laad bereid te zijn en daar stonden de douanebeambten hem weer op te wachten. De betreffende container is gelost en geopend en er bleek niets verdachts in te zitten.

Pascal heeft allemaal foto's gemaakt en er was een douanebeambte bij, die zijn hoofd steeds afdekte met een muts.

Hij is al bang gezien te worden, terwijl wij over het gehele internet vliegen met onze complete gezinnen.

Tegen de 6 personen heb ik gezegd, dat als er drugs gevonden zouden worden, dat ik dan de media op zou zoeken om te vertellen wat er allemaal gaande is anno 2018.

Wanneer denkt Nederland nu eens iets te aan doen aan deze levensbedreigende situaties?

J Kuipers
Ms. Vios

Wat vindt u hiervan? Heeft u ook aansprekende voorbeelden? Heeft u een oplossing?

Reacties op ASV-FB betreffende bovenstaand Opiniestuk

- Het is een benarde situatie, waar deze binnenvaartondernemer in terecht is gekomen. Daarbij is het ook zo, dat beambten vaak veel te ver gaan. De AIS op zich moet beveiligd worden om dit soort situaties te voorkomen. Je kan alles wat door de lucht gaat opvangen, dus er moet een codering op komen die alleen een ander AIS kan ontvangen. Of de AIS maar weer afschaffen.
- Niet alleen onze veiligheid is discutabel, maar wat dachten we van onze economische positie? In een klik kan men zien of bepalen wanneer een bepaald gebied onder druk staat of niet. Schandalig gewoon.
- Het is te belachelijk voor woorden dat de AIS daarvoor gebruikt wordt! Maar dat is net als in Duitsland: als je stilligt, moet je dat vermelden op de AIS; doe je dat niet en de WSP (Wasserschutz Polizei) ziet het, komen ze zo langs voor een controle en bekeuring (Dit eerder gehoord) maar het is te zot voor woorden dit.
- Ik ben voor afschaffen. Elk varend object met certificaat moet een werkende AIS hebben. WSP Würzburg en WSP Schweinfurt hebben er allebei 1. Ze kunnen iedereen zien en liggen verstopt om ons te grazen te nemen. Maar ze hebben hun AIS zo

ingesteld, dat wij hun schepen niet kunnen zien. Ik vind dat we daar wat tegen moeten doen.

- Ik ben voor afschaffen; veilig is het niet, want niemand meldt zich over de marifoon. Dat levert ook gevaarlijke situaties op.

- Wij hebben 3 jaar terug een hele poos dankzij de AIS last gehad van een stalkende vader van een leerling matroos, nadat zijn contract om gegronde redenen was beëindigd. De man dook altijd precies op als wij ergens aankwamen, dus dat kan ook niet anders dan dat hij marine traffic gebruikte. Hierbij was hij erg intimiderend en uitdagend, alleen wij negeerden het telkens. Maar als mijn dochter in het weekend aan boord was, was ze doodsbang dat dat busje weer verscheen of hij ineens weer ergens langs het schip stond of op een bankje zat. Politie, waarbij wij landelijk alleen maar hoefden te melden met een dossiernummer en dan wist men wat er loos was, kon ook weinig doen dan alleen maar meteen komen. Lang leve de ais! Enige oplossing is die hele zooi van het internet plukken, maar dat gaat niet lukken helaas.

Gebruik van AIS-informatie (Automatisch Identificatie Systeem)

Uit de brief van de Minister: Diverse toezeggingen met het oog op het algemeen overleg Scheepvaart van 7 december 2017.

Bij brief van 23 mei 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 156) is aan u het onderzoek toegezonden naar het gebruik van de AIS-informatie in de binnenvaart en naar de mogelijke schendingen van de privacy als gevolg van dit gebruik. Daarbij is toegezegd, dat de Kamer zo spoedig mogelijk geïnformeerd wordt over de consequenties van het rapport. Met betrekking tot het geoorloofd gebruik van de AIS-informatie is de kernvraag voortkomend uit het rapport of de definitie van verkeersmanagement ook vaarwegbeheer en vaarwegmanagement omvat en mogelijk andere toepassingen, die daarmee samenhangen. Dat is immers nog niet in de wetgeving opgenomen. Dit wordt momenteel uitgewerkt in afstemming met andere vaarwegbeheerders. Hierdoor wordt inzichtelijk welk gebruik van de privacygevoelige AIS-gegevens binnen de publiekrechtelijke taak van de vaarwegbeheerder valt. Deze definitie legt de basis voor het uitwerken van de aanbevelingen uit het rapport en heeft mogelijk effect op de bestaande regelgeving en procedures rond het gebruik van AIS-gegevens.

De aanbevelingen van technische aard worden meegenomen, voor zo ver dat mogelijk is. Het moet opgemerkt worden, dat de aanbeveling die betrekking heeft op wijziging van het systeem voor verzenden en ontvangen van AIS-gegevens, op nationaal niveau niet uitvoerbaar is, aangezien het systeem internationaal bepaald en geharmoniseerd is. Over de aanbevelingen die betrekking hebben op handhaving, is een eerste contact gelegd met de Autoriteit Persoonsgegevens (AP), aangezien de uitvoering van deze aanbevelingen buiten de competenties ligt van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met de AP zal nader bekeken worden hoe er aan deze aanbevelingen gevolg kan worden gegeven.

Meer lezen?
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Politiek/Diverse_toezeggingen_met_het_oog_op_het_algemeen_overleg_Scheepvaart_van_7_december_2017.pdf

Vervolgens krijgt de ASV het volgende te horen, nadat een schipper heeft gereclameerd, omdat de douane het AIS systeem heeft gebruikt om (de lading van) het schip te volgen (de brief is te lezen in de nieuwsbrief van april 2018, inclusief enkele reacties die op facebook zijn binnengekomen):

Je mag zeker kritisch zijn over feit dat douane je AIS heeft gevolgd. Marine Traffic/MT schermt zelf voor Oostenrijk naam/nummer schip af. RWS heeft MT verzocht dit ook voor Nederlandse schepen te doen. Mag immers niet. MT vertikt dit. Justitie geeft dit geen prioriteit.

ASV op bezoek bij de politiek, de politiek op bezoek bij de ASV

Voorafgaande aan het aankomende Algemeen Overleg Scheepvaart in mei zijn er een aantal gesprekken in april gepland met Tweede Kamerwoordvoerders voor de binnenvaart, in ieder geval met de woordvoerders van de VVD, SP, PVV en D66. Veel van deze gesprekken zijn voortzettingen van eerdere gesprekken voorafgaande aan het vorige Algemeen Overleg. Het betreft Kamerleden die nieuw op dit onderwerp zijn en waar noodzakelijkerwijs veel informatie uitgewisseld wordt.

Wij merken gelukkig een grote interesse voor de binnenvaart als sector maar ook voor de ASV als woordvoerder wat betreft de particuliere binnenvaartschippers.

De heer Sienot (D66) heeft bovendien toegezegd op de voorjaarsvergadering op 17 maart van de ASV aanwezig te zijn om in gesprek te gaan met de aanwezigen. Daarbij zal “vergroening van de binnenvaart’ een onderwerp zijn.

Ter voorbereiding daarvan hebben wij onder andere het volgende aan de heer Sienot geschreven:

Gefeliciteerd met de aangenomen motie waarin u vraagt om ‘meten aan de pijp’, milieucertificering en een duurzaamheidsfonds, (Sienot: dit zijn sleutelconcepten voor de Green Deal: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018Z00524&did=2018D01174)

Een essentieel onderwerp waar wij het graag in het vervolggesprek over willen hebben zijn de gevolgen van de CCR regelgeving: zoals wij al vermeld hebben: daardoor zijn al duizenden oudere (en dus ook de kleinere) schepen gesloopt, schepen waar nu al een tekort aan is (vraag TATASTEEL) en waarbij de grote sloop (of in ieder geval uit de actieve vaart nemen) nu echt op gang komt. Als dit niet snel gestopt wordt is er iets onvervangbaars vernietigd.

Het is een lastig onderwerp waarbij de ASV op een hoorzitting ooit de Kamer mocht overtuigen van het feit wat er aan de hand is. Dat heeft veel goede aangenomen moties opgeleverd die echter nooit uitgevoerd zijn onder het mom van “Nederland mag dat niet doen, de CCR gaat erover”.

Hier willen wij het graag met u over hebben omdat de tijd dringt.

Via onderstaande site kunt u veel stukken vinden die dit onderwerp aangaan

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/

Een soort samenvatting vindt u bij de petitie die door de ASV aangeboden is aan de heer Theologitis (destijds voorzitter DG MOVE) en de heer van der Werf (destijds secretaris generaal van de CCR) in Straatsburg

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/00_Achtergrondinformatie%20CCR%20petitie.pdf

De wijze waarop er nu met de geluidseisen wordt omgegaan waarbij juist de oudere vloot (en DUS alle kleinere schepen) hiermee geconfronteerd wordt is hier nog niet eens bij meegenomen.

We weten; het is een lastig onderwerp, maar zoals wij al bij het vorige gesprek bij D66 duidelijk hebben gemaakt: het heeft weinig zin om over vergroening te spreken als de helft van de huidige vloot (nog los van wat er al verdwenen is) binnen enkele jaren niet meer bestaat.

Motie uitzonderen scheepvaart bij verbod op: mobiel gebruik in het verkeer

De ASV ontving op 22 maart jl. onderstaand bericht van de heer van Aalst (PVV):

Ik kan jullie het heugelijke nieuws brengen, dat zojuist de motie is overgenomen door de Minister. Ook zij vindt dat de wetgeving niet mag leiden tot belemmering van jullie werkzaamheden.
Met vriendelijke groet, Roy van Aalst PVV
https://twitter.com/rvanaalst/status/976808449018384388

Motie uitzonderen scheepvaart bij verbod op mobiel gebruik in het verkeer

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,

constaterende dat (binnenvaart)schippers mobiele apparatuur moeten gebruiken om noodzakelijke nautische informatie uit te wisselen/of te communiceren met bedieningspersoneel van kunstwerken zoals bruggen en sluizen,

constaterende dat zich geen aantoonbare problemen hebben voorgedaan waaraan het gebruik van mobiele apparatuur in de binnenvaart ten grondslag lag,

verzoekt de regering om te onderzoeken of de scheepvaart uitgezonderd kan worden bij wetgeving om het mobiele apparatuur gebruik achter het stuur/roer te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

Van Aalst

Effectievere handhaving op snelvaren

met moderne meetmethodes

Uit de brief van de Minister t.b.v. het AO op 7 december 2017

De toenmalige Minister van Infrastructuur en Milieu heeft u in haar brief van 23 december 2016 (Kamerstuk 31 409, nr. 83) toegezegd om u te informeren over de vraag of er aanvullende meetmethodes voor vaarsnelheid zijn die ook in een juridische procedure standhouden.

Fysieke waarneming van handhavers op de vaarwegen blijft noodzakelijk, omdat er op korte termijn geen juridisch geaccepteerde, aanvullende meetmethodes voor snelvaren zijn. We experimenteren met aanvullende meetmethodes zoals drones, slimme camera's en satellietbeelden. Pas wanneer hiermee voldoende positieve resultaten (onder andere met betrekking tot technische toepasbaarheid op open water en betrouwbaarheid) zijn behaald, kunnen stappen worden gezet richting certificering van de methodes voor handhavingsdoeleinden. De verwachting is dat dit op korte termijn nog niet aan de orde is. Daarnaast speelt ook privacywetgeving een rol bij de toepasbaarheid van aanvullende meetmethodes.

Het ministerie volgt de technische ontwikkelingen nauwlettend en blijft werken aan het effectiever maken van de handhaving op het water door samenwerking en afstemming met andere handhavende diensten op het water en met de waarnemers op de verkeersposten. Op deze manier kan de beschikbare handhavende capaciteit op het water op doelmatige wijze worden ingezet. Ook zet het ministerie in op voorlichting, bewustwording en dialoog, onder andere via «Varen doe je Samen». Het beeld is dat dit effect sorteert.

In 2016 zag Rijkswaterstaat het aantal waargenomen snelheidsovertredingen op de Waddenzee niet verder stijgen ondanks een verhoogde handhavingsinzet. In de eerste helft van 2017 is een duidelijke afname zichtbaar in het aantal geconstateerde overtredingen bij een gelijkblijvende handhavingsinzet.

Reactie ASV op offerte evaluatie boete en handhavingsbeleid

Onderstaande heeft de ASV opgestuurd naar ILT en alle betrokkenen bij het overleg:

De ASV is positief over de opzet van de voorgenomen evaluatie boete- en handhavingsbeleid.

Wel wil de ASV opmerken dat het bestand waar Panteia over kan beschikken (2.000 schepen) ruim voldoende zou moeten zijn om uit te putten en dat de ASV ertegen is ledenlijsten door te spelen in dit kader. Daarbij ook refererend aan de wetgeving die aangescherpt wordt (of eigenlijk actiever toegepast zal worden) wat betreft de privacy (zie het stukje over AVG bijgevoegd).

Inhoudelijke reactie:
Positieve ontwikkeling wat betreft de inhoud van de offerteaanvraag:. Vergelijkend onderzoek hoogte naar de boetebedragen

De wijze waarop de eerdere offerteaanvraag geschreven is, neigde naar verzamelen van veel objectieve data waarop motie 167 uitgevoerd wordt. Dus vooral een vergelijking wat betreft hoogte van boetes in de verschillende sectoren, waarbij wij het begrip “frequentie” controles in die vergelijking niet tegenkwamen en dat terwijl toch wel bekend geacht mag worden dat de pakkans een grote rol speelt bij het effect van handhaven en beleving van boete- en handhavingsbeleid door degenen die ermee te maken krijgen. De ASV is positief over het feit dat in deze offerte in de vergelijking wat handhaving betreft met andere sectoren niet alleen de hoogte van de boetes maar ook de mate waarin de betreffende bedrijven de kans lopen op controle, meegenomen worden.

Achtergrond reactie ASV: Dit zijn zo veel instanties dat dat al op zich genoeg zegt over de frequentie en de wijze van handhaving op de plus-minus 5.000 schepen. Hierdoor krijg je het idee dat schippers nimmer te goeder trouw zouden handelen en er vele ongelukken zouden gebeuren als er minder gecontroleerd wordt. Dit betwisten wij zeer. De regelgeving neemt enorm toe de laatste jaren, soms door politieke, juridische, technische redenen of uit naam van veiligheid of andere oorzaken. Daardoor wordt het soms een erg onoverzichtelijke hoeveelheid controles voor schippers maar ook voor controlerende Boa’s, waar nogal eens regels in sneltreinvaart veranderen.

Positieve reactie op de inhoud van de offerteaanvraag onderdeel Onderzoek naar de werkwijze en beleving toezicht/handhaving Bvw
De ASV heeft al aangegeven (zie alle notulen en ook de opmerkingen van de ASV bij de notulen) dat wij vooral hechten aan dit deel van het onderzoek, waarbij de uitvoering van de aangenomen motie 119 zou plaatsvinden en waarbij schippers een actieve rol kunnen spelen bij de evaluatie, meer dan aanleveren van casussen. Gezien de huidige opzet lijkt hier voldoende aan tegemoetgekomen te worden.

Omdat we het belangrijk vinden dat er een goede evaluatie komt op de punten die ook als problematisch zijn aangedragen via de petitie door vele handtekeningen, heeft de ASV voorgesteld aan ILT onderstaande punten specifiek te evalueren:

1. Is (het voornemen tot) de boeteoplegging proportioneel wat betreft het eventueel behaalde economische voordeel? (of is in ieder geval NIET aangevoerd/gebleken dat dat niet het geval zou zijn?)
2. Is (het voornemen tot) de boeteoplegging proportioneel wat betreft het eventueel ontstane veiligheidsrisico? (of is in ieder geval NIET aangevoerd/gebleken dat dat niet het geval zou zijn?)
3. Is bij (het voornemen tot) de boeteoplegging aangetoond dat de overtreder te verwijten valt dat hij de overtreding heeft begaan?
4. Is bij (het voornemen tot) de boeteoplegging aangetoond dat de overtreder NIET “te goeder trouw” heeft gehandeld?
5. Is bij (het voornemen tot) de boeteoplegging de boete evenredig aan de overtreding?
6. Is bij (het voornemen tot) de boeteoplegging de boete slechts een maal per overtreding (voor hetzelfde feit) opgelegd?
7. KAN de wijze van controleren wel rekening houden met zaken als proportionaliteit, verwijtbaarheid, aantoonbare schuld? (daarbij denken we specifiek aan het controleren op afstand)
8. Heeft het feit dat men wel/niet een convenant heeft afgesloten invloed gehad op de wijze van controleren. Zo ja, hoe?
9. Door wie is er gecontroleerd en past de controle binnen diens bevoegdheid?
10. Is bij de controle wel/niet rekening gehouden met de status van het schip (At/m E)? op welke wijze en hoe is de schipper daarvan in kennis gesteld
11. Is er bij gebruik van controleren middels status A t/m E duidelijk met de schipper gecommuniceerd wat de status is, waarom dat zo is en wat de gevolgen zijn?
12. Is AIS gebruikt als opsporingsmiddel?

Niet altijd zijn er casussen nodig om te evalueren; er kan ook op algemener niveau geëvalueerd worden.

Algemene evaluatie (dus dat kan ook los van specifieke casussen)

13. Zijn de beroepstermijnen redelijk? (gezien de beroepsgroep waar we mee te maken hebben)
14. Is de beroepsprocedure duidelijk?
15. Is de beroepsprocedure slechts voor een uitleg vatbaar?
16. (hoe) Is de onafhankelijkheid van de instantie waar beroep/bezwaar aangetekend wordt voldoende gewaarborgd?

De ASV heeft in een eerder stadium zaken doen toekomen aan ILT die deze zaken zouden doorgeven aan het onderzoeksbureau. Daaronder bevonden zich o.a. het zwartboek, zoals wij dat uitgereikt hebben aan de Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat.

We hopen dat u deze reactie als ondersteunend en opbouwend ervaart. Dat is in ieder geval de bedoeling.

Draaien rond de paal

Ex-ASV voorzitter Bouke Veltman heeft via de minireportage van Heere Heersma duidelijk gemaakt dat kleinere schepen niet of nauwelijks water kunnen laden in Amsterdam en hoe dat komt. Hij refereerde aan het feit dat die schepen wel betalen via hun havengeld voor 7 kuub water, maar dat schepen tot zo'n 60 meter er geen water kunnen bunkeren. Door de ver uit elkaar staande meerpalen aan de Haparandadam in de haven van Amsterdam is de (autoafzet- en water-)steiger zo goed als onbruikbaar voor kleinere schepen.

Na de minireportage is er nog eens gevraagd hoe het er nu voor staat met het feit dat kleinere schepen geen gebruik kunnen maken van voorzieningen in Amsterdam waar ze wel voor betalen (drinkwater o.a).

Wij horen nu dat de reactie van Anja de Kiewit, perswoordvoerster bij Haven Amsterdam, als volgt is: Er is een paal geslagen voor koppelverbanden van ca. 185 meter. Daarna is er een verzoek gekomen om een paal voor schepen tot 70 meter en kleiner te plaatsen. Die paal is besteld en als die geplaatst is, kunnen alle schepen tussen 38 en 200 meter goed afmeren. Wanneer die paal wordt geplaatst, is nog niet bekend.

Dat is wel een heel ongeloofwaardig verhaal. Er wordt nu dus gezegd dat die nieuwe paal en het verzoek om een paal voor kleinere schepen niets met elkaar te maken zouden hebben. Maar Andries de Weerd zegt klip en klaar iets anders (zie het filmpje). Hij had om een paal voor kleinere schepen gevraagd en verkeerde overduidelijk ook in de veronderstelling dat die op de juiste plaats geslagen was.

Na een videoclip op Schuttevaer.nl stelt Haven Amsterdam een extra meerpaal voor de kleine binnenvaart bij de auto- en drinkwatersteiger aan de Haparandadam in het vooruitzicht.

https://www.youtube.com/watch?v=8YZ6_F3icaI

Reactie na de vergadering van de heer Sienot (D66): "Veel dank voor het prachtige boek en de kans om met jullie leden in gesprek te gaan.

Het is belangrijk om met elkaar de juiste manier te vinden om de kleine vaarwegen ook te blijven benutten, door de kleinere schepen, waar mogelijk, te behouden."

Achter slot

In Helmond bij de firma Coppens kun je niet van het terrein af 's avonds. Schippers krijgen geen sleutel en men wil het hek ook niet meer open doen.

De schipper heeft hierover een mail gestuurd naar het bedrijf Coppens maar hun antwoord is: "ga maar via de buurman". maar ja, die heeft ook hekken natuurlijk.

Een denktanklid heeft dit al jaren geleden een keer aan de hand gehad in Breda.

Ontvanger wilde ook op geen enkele manier meewerken. De schipper heeft dat toen eens geprobeerd via de politie: Hij heeft hen uitgelegd, dat dit natuurlijk een onveilige situatie was etc. en heeft de politie gevraagd om hierin te bemiddelen, want de schipper wilde toch wel een verbinding met de openbare weg.

De ontvanger vond het niet leuk, dat de politie erbij gehaald was, maar uiteindelijk is er wel iets met een sleutel kunnen regelen. Dit was de nette manier.

In Drachten deed men ook heel moeilijk. Toen heeft de schipper uiteindelijk het slot maar doorgeknipt en een eigen slot er weer opgezet, zodat het toch afgesloten was.

Maandagmorgen waren de werknemers van het bedrijf een klein beetje boos natuurlijk, (want toen zaten zij achter een dicht hek), maar de schipper heeft gelijk gezegd dat hij zich daar toch niks van aan trok.

Hij vroeg wie er recht heeft om boos te zijn als zijn gezin opgesloten wordt en heeft aangeboden het slot te vergoeden, maar ook gezegd dat hij het de volgende keer weer net zo zou doen als het niet beter geregeld zou worden.

Toen werd de schipper bedankt voor het feit, dat hij het in ieder geval toch nog weer op slot gedaan had. En nu is er ook gewoon netjes een sleutel beschikbaar.

Betreft de begroting CCR; wat opmerkelijk is, is dat er €150.000,00 uit de CDNI pot gestort wordt naar de CCR. Hoe is dit mogelijk en waarom?

In Nijmegen, op één van de drukst bevaarde kruispunten van de Waal, ter hoogte van het Maas-Waal Kanaal wil Engie 2 x 3 mega-watt windmolens bouwen. Deze staan slechts enkele tientallen meters van het water af.

Hoe groot is de kans dat door de storing van de radar ongelukken gebeuren?

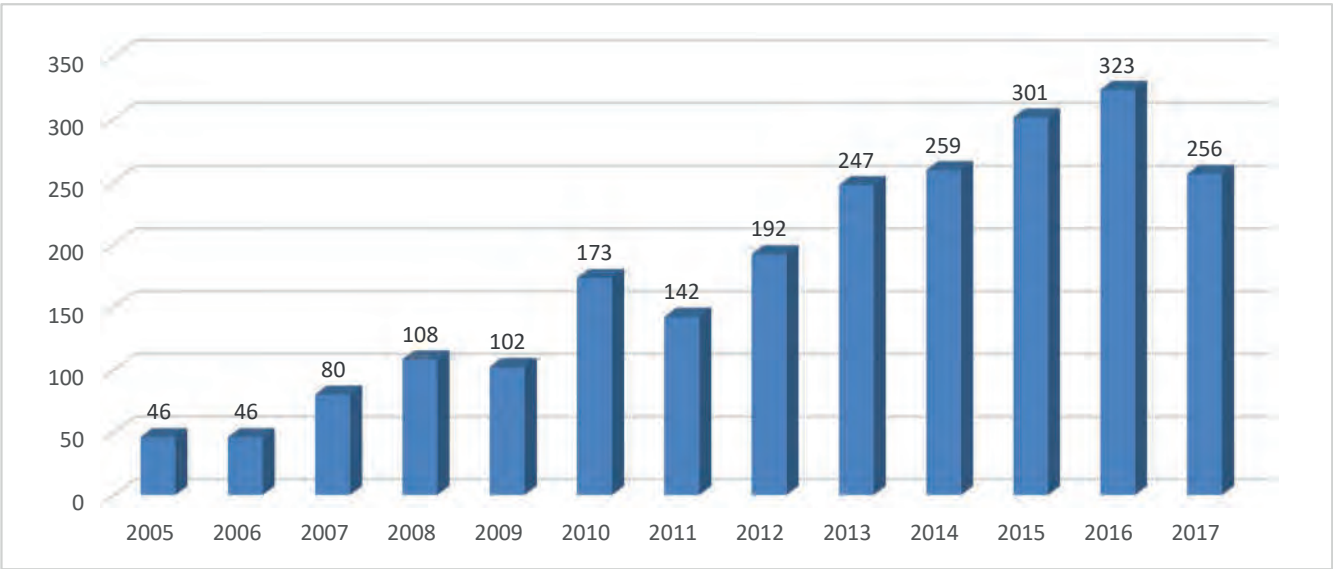
Een ongeval, zeker met gevaarlijke stoffen, zal een drama zijn in deze dichtbevolkte streek.

Jaarverslag Steunpunt Binnenvaart 2017

Steunpunt Binnenvaart biedt varenden als 'bruggetje naar de wal' hulp bij ziekte, sterfgevallen, ongevallen, sociaal-maatschappelijke en financiële vragen en problemen.
Het AMVV-steunpunt luistert, geeft informatie, zoekt zaken uit en helpt daadwerkelijk bij het zoeken naar oplossingen. Daarbij maken we gebruik van bestaande kennis en ervaring en tegelijkertijd proberen we overheden en instanties te wijzen op de specifieke omstandigheden van de varende ondernemer. Steunpunt Binnenvaart is onafhankelijk. Iedereen in de binnenvaart kan er een beroep op doen. Die hulp kost niets en er is vrijwel altijd sprake van 'maatwerk'.

Steunpunt Binnenvaart werd in 2005 opgericht nadat de overheid de subsidie aan de welzijnsorganisaties AMVV (Algemene Maatschappij voor Varenden) en het Katholiek Sociaal Cultureel Centrum (KSCC) had beëindigd. Onderzoeksbureau Berenschot, dat in 1999 in opdracht van het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat de noodzaak tot subsidie had onderzocht, concludeerde dat het welzijnswerk in de binnenvaart eenvoudig kon worden overgenomen door sociale diensten aan de wal.
Dat leidde tot kritiek uit de hele sector. Alle organisaties en bonden in de binnenvaart waren met elkaar eens dat het specifieke maatschappelijk werk voor de binnenvaart moest blijven. Maar uiteindelijk zette het ministerie de overheidsbijdrage in 2004 toch stop vanwege bezuinigingen en een 'gewijzigde prioriteitsstelling van het kabinet'. Verzet had weinig zin. V&W had alle wettelijke procedures gevolgd en de politiek bleek niet bereid tot een inhoudelijke heroverweging.
Om de kennis, ervaring en het bestaande netwerk van specifieke zorg te behouden, besloot het bestuur van de AMVV met reservegelden Steunpunt Binnenvaart op te zetten. Schippers, binnenvaartondernemers zijn hele gewone hardwerkende mensen, maar door de combinatie werken en wonen aan boord, is de impact van een ongeval, sterfgeval, ziekte, echtscheiding of gedwongen bedrijfsbeëindiging vaak veel en veel groter. Dat vereist specifieke kennis en inzet.
Vanaf de oprichting tot en met het verslagjaar 2017 kreeg het Steunpunt 2275 hulpvragen. In het verslagjaar kwamen 256 hulpvragen binnen.

Ter vergelijking:



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

Tonnemaat : .....
Ingeval van duwboot PK:

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

Ondergetekende schipper / eigenaar van bovengenoemd vaartuig verklaart hiermede als lid te zijn toegetreden tot de

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is.

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: Handtekening:

Datum:

.....

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

Ondergetekende verklaart hiermede zich aan te willen melden voor het donateurschap van de

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is.

Reeds ontvangen: O VLAG O STATUTEN

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.

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

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
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl
Tel: +31652886388

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

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190495 +31 611 887791.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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